



Stationner en double file à Nice : analyse d'un système issu d'une solution individuelle

Ana Aldoma

► To cite this version:

Ana Aldoma. Stationner en double file à Nice : analyse d'un système issu d'une solution individuelle.
Géographie. 2012. dumas-00743032

HAL Id: dumas-00743032

<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-00743032>

Submitted on 18 Oct 2012

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Stationner à Nice : **Analyse d'un système issu d'une solution individuelle**

Master 1 de Géographie : Structures et dynamiques spatiales

Sous la direction de Frédéric Audard

Membre du jury :

Frédéric Audard, maitre de conférence à l'Université Aix Marseille

Sébastien Oliveau, maitre de conférence à l'Université Aix Marseille

Master 1 Sciences géographiques spécialité "Structures et dynamiques spatiales"

Ce mémoire a obtenu la note de :

16/20

Le 27 septembre 2012, à Aix en Provence (13)

Signature du directeur de recherches :

M. Frédéric AUDARD

Remerciements

Je tiens tout d'abord à remercier Frédéric Audard, mon directeur, qui m'a donné ce sujet si vaste et passionnant et qui m'a permis d'accomplir un pas de plus vers mon objectif personnel, professionnel et intellectuel.

Merci à Alexandre Grondeau pour avoir orienté certaines de mes lectures, ainsi que pour son soutien moral et intellectuel.

Merci à l'UMR Espace, particulièrement à Sébastien Oliveau, pour m'avoir donné les moyens de récupérer des données et de m'avoir ainsi fait entrer dans la grande famille des « quantis ».

Un merci tout particulier à Léa, Camille et Emma, pour avoir été là dans les moments de réflexion et de doute.

Merci à mes parents pour avoir relu mon travail, sans qui ma dyslexie aurait eu raison de la compréhension de mes écrits.

Enfin merci à mes amis, pour m'avoir soutenu durant cette année et supporté durant toutes les autres.

Je serai la figure emblématique de l'encombrement, de la destruction des espaces...

Jean Pierre Orfeuill

Je suis l'automobile

Dans tous les domaines, je dirai « aide-toi et la complexité t'aidera »

Edgar Morin

Complexité restreinte, complexité générale

Introduction

Une automobile passe environ 95% de son existence à l'arrêt, en situation de stationnement (Belli-Riz, P., 2001). Ce chiffre surprenant nous permet de relativiser notre appréhension de la voiture en mouvement. En effet, si l'on tente d'avoir une approche globale de la problématique des déplacements en France, et il va sans dire que le stationnement de cet objet du quotidien qu'est la voiture est une problématique centrale.

Face à un taux de motorisation national de plus de 80%, la question du « stockage » de nos quatre roues se pose largement. Cet objet hautement symbolique est une bonne illustration de l'imbrication des enjeux public-privé. En effet à quel moment notre voiture personnelle, que nous considérons bien souvent comme l'extension de notre domicile, qui illustre nos plus profonds désirs de puissance, de vitesse et qui représente la liberté absolue de se déplacer, devient une préoccupation collective et institutionnelle ?

Tout d'abord, au moment de la mise en place de l'infrastructure routière qui représente un investissement considérable, primordial pour une nation. Ensuite dans l'établissement des premiers partenariats entre les capacités financières du domaine privé et l'Etat, garant du développement national. Enfin dans le partage fonctionnel de l'espace urbain et la mise en place d'une gestion généralisée du stationnement. Jusque dans les années 50-60, le stationnement est considéré comme un fait d'ordre privé voire personnel. Des « garages » exploités par des entreprises privées, font irruption dans la ville dès la fin du XIXème siècle. Il s'agit d'entreposer les véhicules et d'effectuer les réparations nécessaires, la voiture étant alors fragile et peu fiable. Ces initiatives restent proportionnelles au besoin relatif à l'automobile, réservé alors à une élite. La problématique de la place occupée par la voiture devient une réelle préoccupation d'ordre public lorsqu'elle devient l'objet de consommation de masse que nous connaissons bien.

L'automobile entre dans le quotidien de millions de foyers, d'abord aux Etats-Unis, ensuite en Europe grâce à un nouveau mode de production, le fordisme. La question du stationnement de ce nouveau bien de consommation devient une problématique centrale de la gestion de l'espace urbain, déjà largement asphyxiée par l'infrastructure routière que plébiscitent des millions d'automobilistes dont le seul désir est de pouvoir se déplacer au grès de leurs humeurs et de leurs besoins. Une gestion à l'échelle de la commune s'impose. La solution traverse l'Atlantique. La mise en place du stationnement payant sur le modèle américain devient une priorité quant au contrôle de l'encombrement automobile. Faire payer le stationnement implique que l'automobiliste doit supporter le coût spatial de son véhicule. Cette petite révolution qui peut paraître absolument anodine au XXIe siècle entraîne une importante vague de protestation. L'automobile représentant depuis toujours une certaine liberté individuelle, toute mesure visant à contraindre son usage est vécue comme un affront. La situation est peut-être bien pire de nos jours. Chaque tentative de report modal est vouée à l'échec, i dans un même temps l'usage de la voiture n'est pas très fortement contraint.

À ce moment à, le stationnement devient un levier extrêmement important dans le cadre de la mise en place d'un quelconque report modal. Les possibilités de stationnement conditionnent

l'accessibilité urbaine. Si un automobiliste peut se garer en ville, il préférera se déplacer dans le confort de sa voiture personnelle, même si le coût de ce déplacement est nettement supérieur au coût du même trajet, en transport collectif. Cependant bien que les choses soient en passe d'évolution, le stationnement est rarement considéré comme un élément à part entière du système de transport et de ce fait n'est donc pas intégré de manière suffisante à la politique de déplacement de la ville considérée. De plus, on peut constater des résistances très fortes à l'utilisation des transports en commun malgré une contrainte importante du stationnement, qui ne suffit pas à entraîner le report modal. Ces résistances s'expliquent d'abord, et avant tout, par un manque récurrent de performances des transports en commun. La collectivité territoriale ne répond donc pas au besoin en termes de transport en commun et se voit dans l'incapacité physique, par manque de place, de répondre au besoin en stationnement.

Face à un besoin de stationnement non limité par les possibilités de report modal, les individus qui ne vont pas arrêter de se déplacer vers la ville se voient contraints de mettre en place une stratégie alternative. Selon l'adage populaire « la faim justifie les moyens », les automobilistes vont stationner là où il y a de la place, c'est-à-dire sur les voies de circulation. C'est le début du stationnement en double file.

La ville de Nice constitue un cas typique de la mise en place d'une stratégie individuelle de stationnement en double file pour répondre au besoin de stationnement de la population. De plus, il s'emballerait que les niçois aient mis en place une pratique singulière qui permet un certain contrôle de ce stationnement en double file. En laissant leur numéro de téléphone sur leur pare-brise, les niçois « hors-la-loi » sont en mesure d'être prévenus si leurs véhicules gênent l'usager qui stationne sur l'emplacement normal. De cette façon, la voiture gênante peut rapidement être déplacée pour laisser l'automobiliste en situation régulière, réintégrer la circulation. Cette stratégie individuelle niçoise présente donc deux particularités. D'un côté, les individus sont soumis à une certaine concurrence, puisque l'enjeu est alors de trouver le meilleur endroit pour se garer en double file, d'un autre côté l'individu a intégré, dans sa stratégie personnelle de stationnement, le fait qu'il pourrait potentiellement gêner un autre individu. La stratégie est donc soumise à concurrence, mais se présente comme complémentaire de la stratégie de stationnement des autres. Ces singularités du contexte niçois du stationnement en double file nous amènent à envisager le stationnement en double file à Nice à travers le concept d'auto-organisation.

Nos constatations sur le terrain ainsi que nos recherches relatives aux théories de l'auto-organisation nous amènent à nous demander si l'on peut considérer le stationnement en double file à Nice comme constituant un système auto-organisé. Si nous envisageons la situation niçoise du stationnement en double file par le prisme des théories de l'auto-organisation, on constate que l'adaptation des individus au contexte local constitue une réaction à la non-résolution d'un problème par l'institution. Ces réactions se présentant comme des stratégies individuelles et sont en interaction au moment de la prise en compte de la concurrence et de la complémentarité entre les différentes stratégies des individus. La somme de ces interactions permet l'émergence à un niveau macroscopique d'un système auto-organisé. Ce système se caractérisera donc spatialement par un principe d'émergence, une structure et des dynamiques propres qui lui confèrent ses caractéristiques de système auto-organisé.

Par rapport à notre connaissance du territoire niçois, des caractéristiques des systèmes et de l'auto-organisation, nous pouvons émettre des hypothèses sur lesquelles nous baserons notre

réflexion. Le stationnement en double file serait réparti de façon inégale sur le territoire niçois, ceci en fonction des aménités urbaines qui conditionnent la localisation de ce type de stationnement. La présence des commerces ou restaurants entraînerait la présence du stationnement en double file. De ce fait, le stationnement en double file serait un stationnement de courte durée puisqu'il concerne des activités ponctuelles. L'environnement et la configuration du quartier détermineraient également le stationnement en double file. Ainsi, le stationnement en double file se localiserait dans des rues peu passantes et larges où le stationnement en double file ne contraint pas trop la circulation. Le stationnement en double file serait une pratique niçoise utilisée par une certaine catégorie de personnes. Les personnes utilisant ce mode de stationnement seraient plutôt des jeunes actifs, avec des moyens limités et possédant des véhicules relativement anciens, qui ne craignent donc plus les éventuels chocs ou dégâts que ce mode de stationnement pourrait entraîner.

Ensuite, on peut penser que le système de stationnement en double file s'intègre au système de stationnement global niçois, notamment à travers la stratégie individuelle et la méthode du numéro de téléphone. Enfin l'instauration de mesures de lutte contre le stationnement abusif et la mise en place de dispositifs innovants tels que la vidéo-verbalisation montre l'implication de la municipalité en ce qui concerne l'éradication du stationnement en double file. On pourrait penser que le dispositif a permis de régler le problème de stationnement en double file, qui en outre offre de nouvelles possibilités de stationnement aux niçois et peut entraîner une importante entrave à la circulation.

Dans le cadre d'une approche abductive, nous avons tout d'abord cherché à comprendre les théories de l'auto-organisation telles qu'elles sont envisagées à travers les sciences dures, sociales et en Géographie. Notre première partie sera donc consacrée à la mise en place d'un cadre de réflexion autour de l'auto-organisation tel que l'ont envisagé différents penseurs à travers les siècles. Ce travail nous a permis d'établir notre propre définition de ce qu'est un système auto-organisé. Dans une seconde partie et afin de pouvoir concevoir les systèmes auto-organisés du stationnement niçois, nous devons envisager les enjeux niçois en termes de transport, et donc de stationnement en mettant en parallèle prérogatives nationales et applications locales. Cette large réflexion, qui s'appuie sur une recherche bibliographique, devrait nous permettre d'avoir les clés de compréhension nécessaires à la mise en place d'une enquête de terrain dans le but de récolter des données dont l'analyse nous permettra d'identifier le système de stationnement en double file à Nice et ses caractéristiques propres. Une troisième et dernière partie sera donc consacrée à cette entreprise.

Partie 1 : Emergence et auto-organisation, la voix/e du géographe

1 L'Auto-organisation, concept polysémique et pluridisciplinaire

1.1 L'auto-organisation : du physique...

Dans le but d'appréhender le concept d'auto-organisation, posons-nous la question de l'origine étymologique du terme. Du grec *autos* qui signifie « soi-même », l'auto-organisation est « la manière dont un corps est organisé » (dictionnaire Le Robert, 2010) par lui-même, sans intervention externe. Cette apparition de l'ordre à partir du désordre, ou chaos apparent fascine depuis les débuts de la réflexion sur l'organisation des structures physique, biologique et sociale. L'auto-organisation se place à l'intersection des sciences dures et sociales et se positionne comme un tournant épistémologique. L'individu physique, biologique ou social est alors considéré comme pouvant générer une structure organisée. Cette organisation structurelle n'est donc plus le fait d'une entité supérieure, externe et centralisée, mais résulte de l'action individuelle des éléments qui composent la structure. De ce fait, l'auto-organisation, concept pluridisciplinaire, s'envisage à travers la pensée cartésienne, dès le XVII^{ème} siècle. L'idée que la nature tend vers l'ordre plutôt que vers le désordre est envisagée dans le *Discours de la Méthode* par Descartes en 1637. La nature est une structure qui résulte de l'organisation des éléments qui la composent. En d'autres termes chaque entité naturelle, de l'atome à la cellule, engendre l'émergence d'une méta structure, la nature. Cette théorie ne porte pas encore le nom d'auto-organisation.

Le terme même d'auto-organisation apparaît en 1947 sous la plume du psychiatre anglais Wiliam Ross Ashby dans son article « Principles of the Self-Organizing Dynamic System » (W. A. Ashby, 1947). Les années 50 marquent un tournant en termes de réflexion sur l'auto-organisation. La cybernétique portera ce concept à son apogée. Du grec *kubernetes*, *pilote ou gouvernail*, la cybernétique est la « discipline qui étudie les régulations et la communication chez les êtres vivants et les machines construites par l'homme » (De Rosnay, J., 1975). Il sera désormais possible de donner des représentations des comportements ou pensées sans sujet, c'est-à-dire des processus. La cybernétique marque aussi le début de la réflexion sur les automates qui représente « *l'anthropomorphisme de la technique* » (Dupuy, J.P., 1992).

La première cybernétique qui émerge dans les années 40, compte, à ce moment, une équipe pluridisciplinaire composée de mathématiciens, physiciens, neurophysiciens et psychanalystes qui s'intéressent au mécanisme de causalité circulaire dans leur discipline respective. Ainsi, Heinz Von Foerster fonde en 1956 le « *Biological Computer Laboratory* » et se positionne comme un observateur des systèmes qui sont en mesure de générer un nouvel état d'équilibre sans intervention externe générée (Dumouchel, P., 1983). C'est ce qui sera qualifié plus tard d'autonomie. Ce projet multidisciplinaire de réflexion se penchera par la suite sur une comparaison de mécanismes communs aux organismes biologiques (et humains !) et de mécanismes techniques en s'appuyant sur les ressources de la « computer science » naissante (Proulx, S., 2003). C'est le début de la

seconde cybernétique dont les pionniers sont, entre autres, John Von Neumann, Marshall C. Yovits et Scott Eds. Cameron. Ce mouvement envisage ce qui se rapporte à la définition et au fonctionnement des systèmes abstraits capables de générer une nouvelle forme d'organisation. Ces réflexions se placent dans le contexte de l'essor des études sur les systèmes complexes (Moreno, A., 2004) qui marquent un tournant de l'approche cybernétique.

Cette idée contemporaine des systèmes devra se positionner contre le postulat de base de la cybernétique de façon à rendre l'autonomie (et donc l'auto-organisation) pensable (Dupuy, J.P., 1992). Ce postulat de base de la première cybernétique est formulé par William Ross Ashby en 1962 avec son théorème éponyme aussi appelé « loi de variabilité requise ». Ce théorème d'Ashby introduit l'idée qu'il est illusoire de chercher le contrôle absolu d'un système complexe. William A. Ashby a montré que « pour maîtriser un système de variabilité V il fallait le coupler à un autre système de variabilité supérieur à V ». C'est « l'impossibilité de l'auto-organisation » selon William A. Ashby. En d'autres termes considérons « un programme qui se programme tout seul », ce qui définit son autonomie (Godin, C., 2002).

La conception d'un programme capable de programmer ses propres règles de fonctionnement est possible. Cette capacité devra être programmée de façon à échapper à la « maîtrise de soi » que possède le programme. Cette propriété fera partie intégrante du programme et permettra à celui-ci d'établir ses règles de fonctionnement. Le caractère autonome du programme quant à l'établissement de ses propres règles, est une capacité prédéfinie, pré-programmée. Il semble donc important de penser l'autonomie et *à fortiori* l'auto-organisation autrement que sur le mode du programme à la manière de la première cybernétique. (Dupuy, J.P., 1992) C'est l'ambition des apports de la seconde cybernétique.

En parallèle de la seconde cybernétique on constate l'émergence de « L'école de Bruxelles » dont les considérations sont davantage énergétiques et matérielles. L'ambition de ce mouvement est d'expliquer des processus physiques et chimiques tels que la formation des ouragans ou des taches solaires. Les chefs de file de l'école de Bruxelles sont Paul G. Glansdorff et Ilya Prigogine qui identifient en 1977 le concept de « structures dissipatives » qui sont des processus naissant dans des systèmes éloignés de l'équilibre. Dans ces systèmes, on observe une fluctuation qui s'amplifie et se stabilise pour former une configuration macroscopique. Ce système requiert d'être traversé par un flux d'apport énergétique constant qui lui induit sa caractéristique dynamique (Dupuy, J.P., 1992). Ces travaux marquent un regain d'intérêt pour le concept d'auto-organisation en sciences dures.

Il s'agit d'envisager l'auto-organisation d'un système complexe. Notons cependant que ces recherches ne considèrent pas les mêmes entités à la base de l'organisation macro du système. En effet l'organisation de l'être vivant résulte de l'organisation spontanée des cellules qui engendrent l'être vivant, lorsque le concept de structure dissipative envisage de plus petites entités chimiques.

1.2 ...aux sciences sociales...

Ces travaux en sciences dures permettront de réactualiser le concept d'auto-organisation. En effet la recherche en sciences sociales, rassurée par les avancées méthodologiques et épistémologiques s'active autour de la prise en compte du concept d'auto-organisation dans l'analyse des structures sociales.

Un nouveau champ de recherche est alors envisagé à travers les notions de systémique et de complexité qui permettent d'intégrer l'auto-organisation des structures sociales. C'est ainsi qu'émerge le début de la réflexion sur les organisations humaines et sociales en temps que structures qui répondent à des critères d'auto-organisation. Envisagées comme des systèmes complexes dont on prête volontiers un lien de parenté avec ceux présents dans la nature ou dans le monde physicochimique, ces organisations ne sont pas maîtrisées consciemment par les individus qui les composent. Nous sommes donc face à un « recours aux sciences dures pour penser la non maîtrise des hommes sur leur affaire » (Dupuy, J.P., 1992). Le champ de la recherche classique en sciences sociales ne permet pas l'analyse pertinente de ces organisations humaines. Les avancées scientifiques, notamment la recherche sur les Structures Dissipatives ont permis d'envisager sous un nouvel angle ces systèmes sociaux complexes auto-organisés.

La systémique constitue l'étude des systèmes. Ce système, « ensemble d'éléments en interaction dynamique, organisé en fonction d'un but » (De Rosnay, J., 1975) tend à être isolé dans l'optique de l'analyse. Un système qui présente une variété d'éléments et d'interactions entre ces éléments est qualifié de complexe. Un système auto-organisé doit être considéré comme un système complexe au vu des caractéristiques des éléments qui le composent. Pour pouvoir envisager l'étude d'un système auto-organisé nous devons donc nous familiariser avec la notion de complexité.

On peut définir la complexité comme étant « l'état des relations entre éléments dans des systèmes particulièrement riches et liés » (Brunet, R., *et al.* 1992). La notion de système complexe s'illustre donc comme étant « constituée par une grande variété de composants ou d'éléments possédant des fonctions spécialisées. Ces éléments sont organisés en niveaux hiérarchiques internes, les différents niveaux et éléments individuels sont reliés par une grande variété de liaisons. Il résulte une haute densité d'interconnexions. Les interactions entre les éléments d'un système complexe sont d'un type particulier. On dit que ces interactions sont non linéaires. » (De Rosnay, J., 1975).

L'émergence de la notion de complexité représente un tournant épistémologique car elle met en scène des « processus très difficiles à prédire et à contrôler, que la conception classique était incapable d'envisager » (E. Morin, 2005). L'approche par la complexité requiert donc une vision intégrée du monde et des mécanismes sous-jacents.

La connaissance des parties du tout ne suffit pas au même titre que la connaissance du tout n'est pas suffisante si on ignore la connaissance des parties. Nous devons donc nous positionner par rapport à un « va et viens en boucle » (Morin, E., 2005) entre tout et partie de ce tout dans le but d'analyser la complexité environnante. Ce tout, résulte de l'émergence d'une structure engendrée par l'organisation des parties. Si l'on part du principe que « le tout est plus que la somme des

parties » il apparaît que, de l'organisation des parties, a émergé un système qui présente des propriétés nouvelles non déductibles, ni prévisibles à partir de l'analyse des composantes de base de ce système. Ceci nous permet d'introduire la notion de multiscalarité des systèmes complexes, qui se manifeste par rapport au principe d'émergence du système lui-même. L'émergence est donc la « manifestation au grand jour, apparition, généralement après des travaux de préparation plus ou moins longs et souterrains, cachés, invisibles » (Brunet, R., *et al.* 1992) qui résulte de l'organisation des éléments de base constituant le système. En d'autres termes, l'organisation au niveau micro des éléments qui constitueront le système, entraîne l'émergence, à un niveau macro, de celui-ci. L'émergence fait apparaître un comportement dit « propre » du système qui s'apparente à des propriétés nouvelles, voir un niveau de complexité supérieur (Brunet, R., *et al.* 1992) de ce système. L'examen des éléments qui composent le système, aussi rigoureux soit-il ne permet pas de prévoir les caractéristiques du système nouvellement émergent. Cette capacité d'émergence particulière, non prédictible, est une des « caractéristiques les plus fondamentales des systèmes autonomes » (Dupuy, J.P., 1992).

Le concept d'autonomie est introduit en philosophie par Kant. La pensée libérale, envisagée par Frederich Hayek, doit faire face à deux formes d'autonomie. En premier lieu l'« autonomie des individus » qui est dégagée de tout lien de subordination au sacré et à l'Etat. En deuxième lieu l'« autonomie du social ». La société « dotée d'une vie propre » échappe aux individus et leur est étrangère bien qu'il la compose. Les hommes font donc leur société, c'est la première autonomie, mais ils ne connaissent pas la manière dont ils la font et ne sont pas non plus conscients de la faire. La société est considérée par Frederich A Hayek comme un « automate complexe » au sens de Von Neumann et des travaux de la seconde cybernétique. En effet, nous sommes face à un paradoxe similaire de la fabrication d'un automate, c'est un être qui ne tient le principe de son mouvement que de lui-même, c'est donc un « être cause d'un être qui soit cause de soi » (Dupuy, J.P., 1992).

L'ordre social s'organise donc autour de repères dont les individus n'ont pas conscience ni entière maîtrise. C'est le principe d'« auto-construction de la société » qui existe pour toute société, selon Cornelius Castoriadis (Dupuy, J.P., 1992). Cette « auto-construction » se manifeste également dans une société dite « hétéronome », c'est à dire qui repose sur l'occultation de sa propre auto-construction. Il s'agit donc ici d'accorder l'origine et le fondement de cette société hétéronome à une source « extra-sociale ». « Or « Dieu n'existe pas » et « les lois de l'histoire » au sens marxien non plus ». Les institutions sont donc une création aveugle de l'homme. L'autonomie du social est à penser comme résultant de l'action humaine et s'en détachant (Dupuy, J.P., 1992). Cette autonomie résultant de la somme des actions humaines fait émerger un « ordre spontané » selon l'expression consacrée de Frederich A Hayek.

L'« ordre spontané » se manifeste dans des domaines très différents (aussi bien physiques qu'humains), et se présente comme un modèle formel. Ce modèle se compose d'éléments, ou individus, de principes de mouvements régis par des lois, naturelles ou sociales et d'un environnement. (On retrouve ici les apports des sciences dures à ces réflexions sur l'organisation des structures sociales). L'interaction des éléments entraîne l'ordre par un principe d'adaptation à l'environnement. L'ordre spontané social est la résultante du conformement des individus aux règles de conduite que ceux-ci se sont fixées à partir de leur adaptation à l'environnement (Bouraoui, A., 2009). En d'autres termes, le principe d'ordre spontané Hayekien constitue

l'apparition d'un ordre, c'est-à-dire d'un système non intentionnel à partir d'interactions des actions indépendantes de l'individu qui s'adapte en fonction de l'environnement dans lequel il évolue. Frederich A Hayek, dans ses travaux économiques sur l'ordre spontané, estime redécouvrir des concepts plus anciens comme les théories d'Adam Smith. Cependant l'autorégulation de la société par l'intermédiaire de la « main invisible » présuppose déjà l'existence des institutions étatiques qui se distinguent du marché, espace homogène où se manifestent les phénomènes économiques autonomes (Dupuy, J.P., 1992). Ceci nous place donc face à un paradoxe, celui de « l'auto-institution sociale » qui pose le Contrat Social de Rousseau comme causes et résultats de l'organisation sociale (Dupuy, J.P. 2004). Les lois de la société sont donc la résultante des actions des individus, dont les agissements sont fonction de ces mêmes lois. Le Contrat Social est donc associé à la naissance du concept d'auto-organisation qui permet de résoudre ce paradoxe. Adam Ferguson évoque l'ordre social comme « le résultat de l'action des hommes et non de leurs desseins » (Ferguson, A., 1767). L'action individuelle est donc à l'origine de l'ordre social de manière inconsciente.

Le concept d'auto-organisation résout ce paradoxe puisque il autorise à penser le système social comme le résultat de l'action individuelle sans intervention extérieure ni centralisation. Notons cependant que cette interaction des actions ne s'apparente pas à de la concertation. Les individus n'ont qu'une conscience très limitée de l'action d'autrui.

Ces réflexions sur l'émergence d'un ordre social à partir de l'action individuelle nous permettent de nous interroger sur la mise en place de solutions de gestion individuelle dans la société, et d'aborder le concept d'« autogestion ». Au même titre que dans les cas d'auto-organisation, le préfixe commun « auto » place l'individu à la base de la démarche. L'autogestion naît au XIX^{ème} siècle en réaction à la Révolution Industrielle. Réactualisée dans les années 70, dans le contexte « libertaire », ce concept est quelque peu oublié et connoté négativement. En effet, l'autogestion est envisagée comme une utopie fortement apparentée aux théories anarchistes, de ce fait peu d'études sont consacrées au sujet (Canivenc, S., 2006) Pourtant, certaines expériences de mise en place d'autogestion, dans la gestion d'entreprises notamment se présentent comme viables et pérennes. Aujourd'hui le concept d'autogestion s'inscrit parfaitement dans la mouvance « en faveur d'une autre mondialisation » et se réintègre dans le débat sur le renouvellement des formes organisationnelles sous de nouveaux vocables : « responsabilisation » ou « démocratie participative » (Canivenc, S., 2006).

L'autogestion se présente donc comme une critique du modèle caractéristique de la société industrielle, en rupture avec l'idéologie capitaliste. Notons cependant que ce mouvement « autogestionnaire » ne se pose pas comme contestataire. Il s'agit, dans les faits, de l'élaboration d'une réflexion autour d'une autre manière de gérer une ressource, une production ou une société. L'autogestion se manifeste donc dans de petites communautés autonomes, fédérées par des relations d'entraide. Il y a donc l'idée d'une imbrication de l'action individuelle et de l'action collective. De plus l'organisation autogérée est évolutive à l'image de son environnement. On retrouve ici une des caractéristiques de l'ordre spontané Hayekien. L'individu est au fondement de l'organisation dont il fait partie et s'adapte en fonction de l'évolution de cette organisation. L'autogestion c'est donc une structure « organisée qui réunit une collectivité d'individus orientés vers un but et qui décident de ce but et des modalités à mettre en œuvre pour l'atteindre »

(Canivenc, S., 2006). Il s'agit ici d'évaluer la capacité des hommes à s'organiser collectivement en fonction d'un but commun sans intervention d'une entité institutionnelle, centralisatrice. L'autogestion peut donc entraîner une remise en cause de l'organisation centralisée de nos sociétés modernes et se place clairement comme une forme de « régulation par les parties concernées » (Ostrom, E., 2010).

Le travail d'Elinor Ostrom, prix Nobel d'économie 2009, tend à présenter une multitude de cas d'autogestion avérée. Les monographies étudiées par l'équipe d'Elinor Ostrom dans les années 80-90 se posent comme des exemples de la mise en place d'une organisation différente, qui ne suit pas un modèle centralisé ou privatisé prédéfini. Dans le cadre des réflexions d'Elinor Ostrom, ces organisations particulières mises en place par les « parties concernées », traitent de la gestion d'une ressource naturelle. Sa recherche présente une multitude de cas où le recours à l'autogestion est la solution optimale de gestion. Il s'agit donc d'établir une gestion de la ressource organisée à partir d'une initiative individuelle concertée. L'action individuelle est à la base de l'émergence d'un système autogéré, comme c'est le cas dans un système auto-organisé. Cependant, la concertation entre les individus à l'initiative de ce type de gestion se pose comme une caractéristique fondamentale du système mis en place. Un système autogéré émerge donc suite à une initiative individuelle concertée qui permet une gestion cohérente de la ressource. La concertation se place ici comme la frontière entre autogestion et auto-organisation. D'autre part, cette « autogestion » diffère fondamentalement d'une gestion centralisée ou d'une gestion privatisée.

En effet, notre monde moderne est confronté à trois formes possibles de gestion d'une ressource. La réflexion de Garrett Hardin sur la tragédie des biens communs (Hardin, G., 1968) aborde la difficulté de la préservation d'une ressource limitée à partir du moment où un groupe d'individus est amené à l'exploiter. Emerge alors un paradoxe, les « stratégies rationnelles individuelles conduisent à des résultats irrationnels sur le plan collectif » (Ostrom, E., 2010). Ce paradoxe est formalisé par la logique de l'action collective de Marcus Olson (Olson, M., 1965) qui remet en cause la « théorie du groupe » selon laquelle les individus qui ont un intérêt commun agiront volontairement pour tenter de servir cet intérêt.

« Si l'on veut éviter la ruine dans un monde surpeuplé, les individus doivent être réceptifs à une force extérieure à leur psyché individuelle, un « Léviathan » pour utiliser le terme d'Hobbes » (Hardin, G., 1968). Est prôné ici, à travers l'allégorie du Léviathan, une régulation centralisée des systèmes de ressources. C'est la première forme possible de gestion d'une ressource. Une entité centralisatrice, constituée par un état, pose les conditions et règles de gestion. Ce modèle est largement répandu dans les pays en développement et peut se présenter comme optimal dans le cas où l'entité centralisatrice dispose des moyens nécessaires pour assumer les coûts de gestion et les sanctions en cas de débordement (Ostrom, E. 2010). L'Etat joue donc un rôle de régulateur qui encadre les possibilités d'action des individus. Cette école de pensée envisage donc la ressource naturelle comme un bien public géré par une entité étatique où l'intérêt du plus grand nombre est garanti par cette gestion centralisée. Interrogeons-nous à présent sur la seconde forme possible de gestion d'une ressource, la privatisation de celle-ci. « Le seul moyen d'éviter la tragédie des biens communs aux ressources naturelles et à la biodiversité est de mettre un terme au système de la propriété commune en instaurant un système de droit de propriété privée » (Smith, J., 1981). Dans ce cadre de réflexion la solution optimale de gestion de la ressource est la privatisation. En effet, il

est à ce moment là dans l'intérêt personnel du propriétaire de préserver au mieux la ressource puisque son optimisation ne dépend que de lui-même. Cette situation implique qu'aucune entité centralisatrice n'a de droit de regard sur la pratique du propriétaire qui décide de la stratégie à adopter quant à la gestion de sa ressource. Cependant l'établissement d'un droit privé devient plus compliqué lorsqu'il s'agit de ressources dites « non-stationnaires » comme l'eau ou une zone de pêche.

Dans ces deux cas, gestion centralisée ou privatisée, il s'agit d'imposer une solution de gestion par un acteur externe. Ces deux modes de gestion bien que diamétralement opposés méthodologiquement se présentent comme complémentaires. Privatisation et centralisation constituent une articulation importante de la gestion des ressources naturelles à travers le monde.

Face à cette vision dichotomique Etat/Marché, considérée comme stérile par bien des auteurs, on peut constater une troisième forme, plus « alternative » de gestion d'une ressource : l'autogestion. Dans ce cas les individus constituent des accords « contraignants en vue de s'engager dans une stratégie de coopérative qu'ils élaboreront pour eux-mêmes » (Ostrom, E., 2010). Il s'agit bien ici de l'élaboration d'une stratégie de groupe où l'intérêt personnel de l'individu s'amoindrit dans l'intérêt du plus grand nombre. En effet, les individus sont confrontés à un problème de gestion d'une ressource qui n'est pas résolu par une entité privée ou centralisée. La communauté s'organise donc de manière à établir des règles de gestion de façon à résoudre le problème et à optimiser l'exploitation de la ressource dans l'intérêt du plus grand nombre. Le groupe n'est pas sous l'influence d'un leader légitimé par l'élection. Il s'agit là d'une concertation entre les individus dont les actions sont orientées vers un même objectif, l'exploitation optimale d'une ressource. Nous sommes à ce moment là confrontés à l'opposition fondamentale entre autogestion et auto-organisation qui sont pourtant deux concepts basés sur l'émergence d'un système à partir de l'action individuelle. Cette concertation autogestionnaire permet une répartition égale de l'information nécessaire aux individus pour mettre en place le système, c'est-à-dire pour prendre la bonne décision. La concertation engendre une circulation de cette information et une coordination entre les individus impliqués dans le système. (Castoriadis, C., 1979) Dans le cadre de l'émergence d'un système auto-organisé, l'action individuelle se présente comme non concertée. Les individus n'ont donc pas accès à l'ensemble de l'information relative au système mais aussi à son environnement ou encore à l'action d'un autre individu. L'auto-organisation dépend d'une information incomplète, inégalement répartie entre les individus. Nous distinguons donc l'autogestion de l'auto-organisation par la concertation et l'orientation vers un but collectif.

Les travaux d'Elinor Ostrom montrent que cette institution organisationnelle, qui a les caractéristiques d'une autogestion, se présente comme empirique et est le résultat de décennies d'apprentissage par essais et erreurs (Ostrom, E., 2010). Un groupe dit « d'appropriateurs » élabore un ensemble de règles qui sont modulables en fonction de l'évolution de l'environnement. L'application et le contrôle de ces règles sont le fait de ce même groupe « de citoyens, ceux qui prélèvent les unités de ressources d'un système de ressources par le biais de l'appropriation » (Ostrom, E., 2010). Sur le terrain, la recherche d'Elinor Ostrom, montre que le concept d'autogestion d'une ressource ne répond pas à un quelconque déterminisme et constitue une alternative empirique à une gestion centralisée ou privée.

En effet, des systèmes autogérés géographiquement proches peuvent présenter des caractéristiques différentes au même titre que deux systèmes très éloignés présenteront de fortes similitudes organisationnelles. Les systèmes de gestion montagnards suisses et japonais sont autogérés selon les mêmes schémas, lorsque deux huertas espagnoles voisines ne sont pas envisagées du point de vue organisationnel de la même façon. Cependant le travail méthodologique d'Elinor Ostrom tend à établir un modèle d'autogestion de la ressource naturelle collective. Pour ce faire après l'examen de cas particuliers d'autogestion avérée à travers le monde, l'équipe d'Elinor Ostrom a pu formaliser huit règles caractéristiques de ces systèmes.

Dans ce cadre, tout système autogéré d'exploitation d'une ressource se définit comme suit. Les individus pouvant se servir de la ressource ou « appropriateurs » sont clairement définis. Ces appropriateurs ont défini des règles d'utilisation de la ressource qui sont fonction du contexte local. Ces règles sont modifiables au cours du temps afin de s'adapter à d'éventuels changements environnementaux. Ceci implique que l'ensemble des appropriateurs sont en concertation et dispose de l'ensemble des informations nécessaires à la compréhension du système dans le but de faire évoluer la règle. La surveillance du respect des règles et les éventuelles sanctions sont gérées par les appropriateurs qui ont mis en place des mécanismes de résolution des conflits. Enfin une reconnaissance institutionnelle permet de légitimer ces règles. Cette capacité de sanction légitimée de fait par la reconnaissance institutionnelle des règles de fonctionnement du système se pose comme le point fondamental de tout système autogéré viable, selon Elinor Ostrom, ce qui n'est pas le cas dans le cadre d'un système auto-organisé.

L'origine de l'émergence de ces systèmes autogérés n'est pas identifiée dans les travaux d'Elinor Ostrom. En effet, ces systèmes sont ancrés depuis des siècles, pour certains, dans la culture d'un groupe d'individus. Rendre compte du point d'émergence de l'autogestion de la ressource semble difficilement concevable. De plus cette mise en commun d'appropriateurs qui créent une autorité interne qui « gouvernera » la ressource en élaborant des règles d'usage se présente d'abord comme informelle. La reconnaissance institutionnelle se met en place après que l'autogestion viable du système soit avérée. Les travaux d'Elinor Ostrom sont donc l'analyse des monographies plus ou moins rigoureuses effectuées sur le terrain par des observateurs de ces pratiques.

L'autogestion bien qu'émergente suite à une initiative individuelle est conceptuellement différente de l'auto-organisation. La place de la concertation entre les individus se présente comme primordiale dans ce genre de système. Dans les cas d'auto-organisation la concertation est inexistante puisque les individus ne détiennent pas la totalité de l'information disponible relative au système. Ceci ne signifie pas pour autant une absence d'interaction entre les actions individuelles. L'émergence du système auto-organisé est donc la résultante de l'interaction non concertée des actions individuelles. Ce concept largement pluridisciplinaire est aussi envisagé du point de vue du géographe. Ainsi la géographie apporte la dimension spatiale à la réflexion sur l'auto-organisation et nous permet d'envisager la multiscalarité des systèmes auto-organisés.

1.3 ...à la géographie.

La géographie doit le début des réflexions sur l'auto-organisation à la réorientation de la discipline dans les années 70. Dès lors le courant de la Nouvelle Géographie est en marche. La Nouvelle Géographie semble se positionner dans la mouvance des sciences sociales des années 70 qui empruntent aux sciences dures une certaine méthodologie de réflexion. En effet, face aux limites d'une science « classique », un courant de la géographie se tourne vers la complexité et l'analyse systémique. C'est le début de la Géographie Théorique et Quantitative qui se positionne dans la mouvance de la seconde cybernétique et envisage dans son analyse l'utilisation de la modélisation des phénomènes spatialisés.

La modélisation c'est l'action d'établir un modèle. Un modèle est défini comme « la représentation schématique de la réalité élaborée en vue d'une démonstration » (Haggett, P., 1973). Il s'agit ici d'élaborer une simplification volontaire du monde qui nous entoure. Le modèle cherche la généralisation et se pose comme différent d'une monographie qui tendrait au contraire à décrire l'intégralité de la réalité d'une situation. La modélisation (action de faire des modèles) a deux buts. Un but heuristique (comprendre le monde) et un but pédagogique (expliquer le monde). La modélisation présente diverses ambitions ou approches. L'approche agrégée, désagrégée et l'approche déterministe, probabiliste, statique ou encore dynamique. L'encyclopédie de la Géographie (Bailly, A., *et al.*, 1992) nous propose un « modèle de la modélisation » qui permet de comprendre que le modèle est issu de l'observation et de la réflexion dans une démarche abductive, que nous nous devons de confronter à la réalité pour, soit valider ce modèle, soit constater des « sorties spécifiques » qui permettront de « retoucher » le modèle.

Notre démarche s'inscrit clairement dans une approche abductive. Il s'agit ici de prendre conscience du concept d'auto-organisation afin de comprendre les tenants et aboutissants de l'émergence d'un système auto-organisé empirique. La modélisation de ce système empirique nous permettra d'établir une simulation qui est « la reproduction artificielle d'un phénomène, d'une variation, voir d'un avenir possible » (Brunet, R., *et al.*, 1992). Ainsi grâce à la démarche abductive nous serons en mesure de mettre en perspective le concept d'auto-organisation et une situation empirique. La modélisation dans un premier temps, la simulation dans un second temps nous permettront d'identifier une spatialisation et des dynamiques propres au système que nous avons pu identifier comme auto-organisé sur notre périmètre d'étude.

Diverses approches peuvent être envisagées dans le cadre d'une modélisation et d'une simulation. La mise en place d'un automate cellulaire est l'une d'entre elles. Un automate cellulaire se base entre autre, sur le principe du « jeu de la vie » (Conway, J., 1970). Une structure périodique émerge et évolue en fonction de règles simples, qui déterminent la mort ou la vie d'une cellule selon l'état de son voisinage. Ce système émergent est doté de nouvelles propriétés. (Bonnefoy, JL., 2005). Le système multi-agents, (ou SMA pour les intimes), présente le même fonctionnement mais permet d'établir des relations spatiales plus complexes entre des agents. Un agent est « une entité réelle ou abstraite qui est capable d'agir sur elle-même et son environnement » (Ferber, J., 1995).

Un SMA est donc un « programme informatique regroupant des petits programmes disposant d'une certaine autonomie constituant des entités artificielles qui évoluent, communiquent et agissent dans un environnement » (Bonnefoy, JL., 2001). Un des intérêts du SMA réside dans la

possibilité d'intégrer à la simulation la dimension stochastique du comportement des individus. Cette dimension stochastique constitue l'éventuel changement de stratégie de l'individu au niveau micro, qui engendrera une adaptation du système au niveau macro. Ceci nous permet d'aborder la notion de bifurcation du système. "On appelle bifurcation le point critique à partir duquel un nouvel état devient possible" (Prigogine, I., 1986). Ce nouvel état se présente comme l'émergence d'un nouveau système au niveau macro à partir d'un changement de comportement individuel. Cette nouvelle structure émergente à un niveau d'observation donné est considérée comme « le résultat des interactions entre les éléments du niveau inférieur » (Pumain, D., 1998). Cette caractéristique nous permet de formaliser le changement d'échelle d'analyse du système et donc d'intégrer une dimension spatiale au concept d'auto-organisation.

On peut donc considérer notre système auto-organisé à un niveau macro, c'est l'ensemble du système. Les interactions des individus se positionnent à une échelle micro. La structure macroscopique émerge à partir des actions « microscopiques » des agents (Pumain, D., 2001). Le système évolue selon deux phases. La configuration d'ensemble, au niveau macro, présente une trajectoire stable. Les variations d'état des éléments qui constituent le système à un niveau micro, modifient peu le système à un niveau macro. Ces variations se présentent comme des bifurcations ou phases d'instabilité, « le système saute d'une trajectoire à une autre » (Pumain, D., 1998). L'orientation du système vers une trajectoire ou une autre suite à une bifurcation est imprévisible. Ainsi chaque structure spatiale est le résultat de bifurcations successives du système à partir d'un état initial. Cet état initial présente des caractéristiques environnementales particulières. Les événements qui composent le système ou agents évoluent dans cet environnement et adoptent un comportement individuel. La somme de ces comportements individuels engendre une structure spatiale. La ville, considérée comme un « organisme autonome » (Pumain, D., 2001), est une structure spatiale issue de l'auto-organisation des agents qui la constituent.

Les théories de l'auto-organisation sont appliquées dans les années 90 aux systèmes de ville. Cette transposition est possible car les systèmes de ville traduisent des « structures hiérarchiques qui se différencient par niveau de complexité sociale et fonctionnelle » (Pumain, D., 2001). Cette réflexion est menée à plus petite échelle, où la ville constitue l'agent qui engendre le système auto-organisé. Ces recherches ont permis la mise en place d'une modélisation par système multi agents des systèmes de ville. Les agents du système sont susceptibles de modifier leur comportement en réaction à leur environnement. Ces agents peuvent être regroupés en « classes » hiérarchisées dont les membres partagent les mêmes propriétés. C'est le fondement de la hiérarchie urbaine. Le principe d'émergence consistera dans le modèle à faire « hériter » les propriétés d'une classe inférieure à une classe supérieure, ceci en ajoutant certaines règles ou aptitudes (Pumain, D., 2001). Le principe d'émergence reste difficile à modéliser car il induit la notion de « nouveauté » dans le système. Cette nouveauté est intrinsèquement liée aux interactions entre les individus. Cette dimension ne peut être introduite que depuis l'extérieur dans un SMA, c'est-à-dire comme étant une caractéristique que l'on ajoute à la modélisation et non pas comme découlant des interactions entre les individus.

Tout ceci nous permet de supposer que la structure du système urbain, (à un niveau macro) est le résultat des interactions entre les agents (à un niveau micro). Ces interactions « locales », au niveau de la ville ont une portée spatiale sur la structure du réseau urbain. Aucune intervention au

niveau macro n'est envisagée dans le modèle, c'est-à-dire qu'il n'y a pas de paramètres de contrôle global du système (Pumain, D., 2001).

Ces réflexions autour de la modélisation de l'émergence du réseau urbain constituent l'avancée de la recherche sur l'auto-organisation en Géographie. L'apogée des réflexions géographiques autour de l'auto-organisation se manifeste dans les années 90 à 2000. Aujourd'hui, on peut constater que très peu de travaux abordent ce concept. Nous nous proposons de développer une approche sensiblement différente de celle envisagée précédemment en géographie.

En effet, les travaux de Denise Pumain et son équipe considèrent la ville comme la plus petite entité, au niveau micro de la structure auto-organisée. Nous envisageons dans notre étude d'articuler notre réflexion sur l'émergence des systèmes auto-organisés à partir de l'action de l'individu. D'autre part, nous nous proposons d'envisager l'émergence d'un système auto-organisé comme la mise en place d'une structure organisationnelle. L'individu est au fondement de ce système dont il fait partie. Nous adopterons donc un positionnement méthodologique différent de celui envisagé dans la recherche géographique sur l'auto-organisation.

2 De l'auto-organisation à la question de gouvernance

Nous tenterons de proposer une définition de l'auto-organisation qui se placera au carrefour des réflexions physico-chimique, sociale et géographique sur ce concept. À la lumière de nos différentes lectures, nous considérons l'auto-organisation comme une solution de gestion, qui émerge *a priori* spontanément à partir de l'action de l'individu. Cette gestion individuelle est non concertée et elle est soumise à des contraintes de concurrence et de complémentarité. Le système ainsi émergé, présente des particularités inédites, qui ne sont pas prévisibles à partir de l'action des individus. La structure évolue par phases successives de bifurcation et de stabilité. Un système auto-organisé se présente comme complexe au vu de la grande variété d'éléments qui le compose et de l'imbrication des échelles qu'il met en jeu.

Il convient donc dans un premier temps d'analyser la structure « microscopique » (Pumain, D., 2001), ce qui entraînera l'émergence du système à un niveau macroscopique. Par la suite, nous pourrions nous intéresser à l'émergence de la structure macroscopique, à ses dynamiques propres ainsi qu'à sa spatialisation.

Voici notre schématisation de l'auto-organisation.

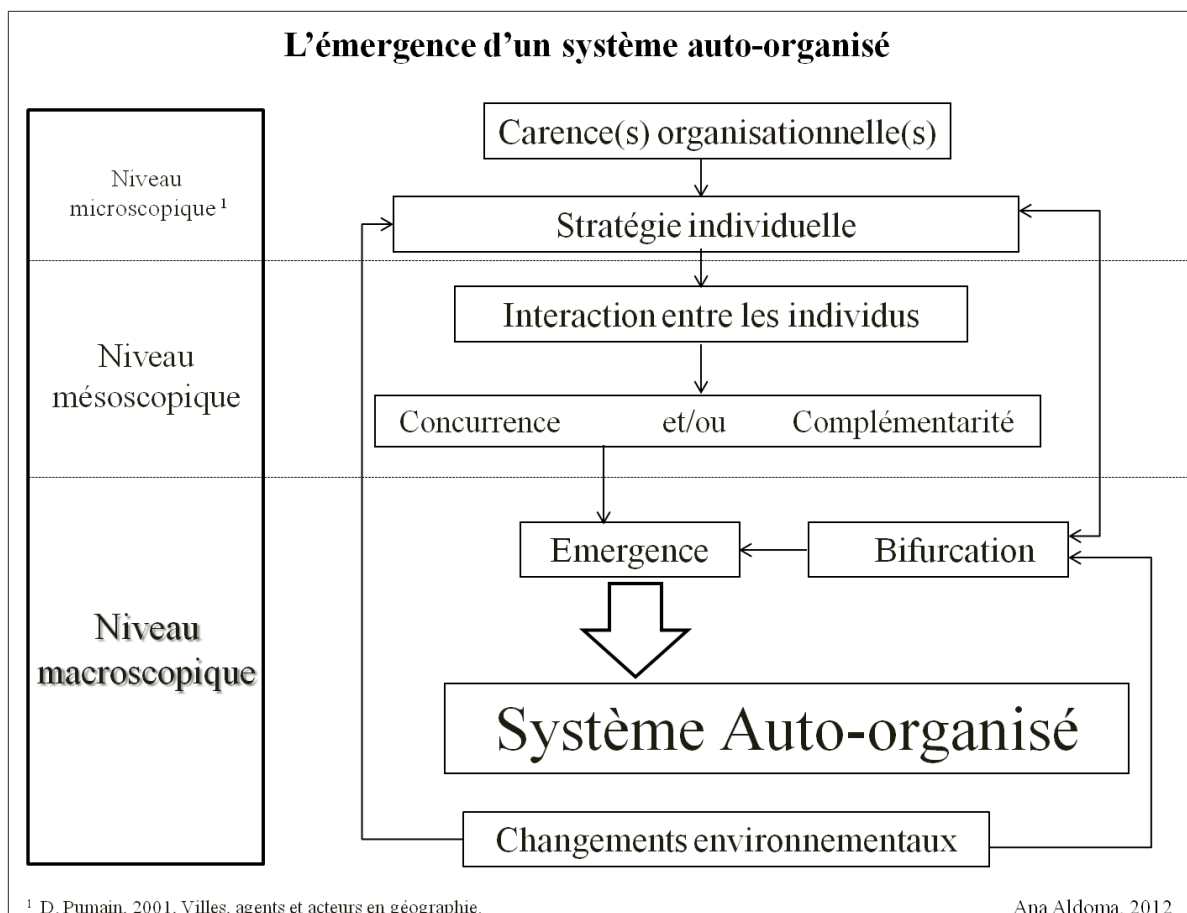


Figure 1 : L'émergence d'un système auto-organisé

2.1 Une réaction individuelle

Dans le cadre de notre réflexion théorique, considérons un espace sur lequel s'exerce une gestion institutionnelle. Sur cet espace, une collectivité locale peut se retrouver dans l'incapacité d'assurer une gestion optimale pour la population. En effet, par manque de moyens financiers ou organisationnels, cette collectivité ne mettra pas en place la stratégie nécessaire au bon fonctionnement de l'exploitation d'une ressource ou d'un service collectif tel que les transports ou encore l'utilisation de la voie publique par exemple. De ce fait, l'individu se voit contraint d'élaborer une stratégie personnelle afin de contrer la carence de gestion institutionnelle. Il s'agit donc bien d'une « réaction » de l'individu face à une situation contraignante. Cette stratégie personnelle est donc une réaction individuelle à un problème de gestion institutionnelle. De ce fait, la spontanéité de cette réaction est discutable. Bien que l'émergence d'un système auto-organisé physique se base sur l'action spontanée d'une entité, nous sommes forcés de constater que les structures auto-organisées que nous serons amenés à étudier, émergent en réaction à un problème. La mise en place d'une stratégie individuelle au niveau micro n'est donc pas spontanée.

Un individu i dans un espace xy , est donc confronté à un problème qui n'est pas résolu par l'entité organisatrice présente sur cet espace. Pour continuer à vivre, i met en place une stratégie qui lui permet de maximiser son profit quant à l'exploitation d'une ressource, d'un service ou de l'utilisation d'un espace. Cette stratégie doit donc se présenter comme optimale pour i . Nous nous trouvons bien à l'échelle micro de notre structure puisque nous envisageons la plus petite entité qui compose le système. De plus, nous considérons ici la réaction individuelle au problème institutionnel non résolu, qui se manifeste par l'élaboration d'une stratégie personnelle.

2.2 Une interaction non concertée

Après avoir pris en compte l'environnement institutionnel de i , nous nous devons d'envisager i en fonction de ses pairs. En effet i n'est pas seul à être confronté à la carence de gestion institutionnelle puisque la ressource, le service ou l'espace sont utilisables par d'autres individus. i n'est donc pas seul à mettre en place une stratégie individuelle. Nous sommes face à un premier changement d'échelle. Une échelle mésoscopique se formalise comme le niveau auquel les stratégies individuelles se confrontent. Chaque individu cherche à maximiser son profit et tente de mettre en place la stratégie qui lui semble la plus avantageuse pour lui-même. Cette stratégie est dès lors en concurrence avec les stratégies des autres individus puisque chacun cherche à optimiser son profit. L'individu i se voit donc dans l'obligation de prendre en compte les stratégies des autres individus présents sur l'espace par le biais d'une concurrence évidente.

En parallèle, cette prise en compte de l'action de l'autre se manifeste également par une complémentarité entre les stratégies personnelles. En effet la réaction de i se doit d'être complémentaire des réactions des autres individus afin que l'exploitation de la ressource, le service ou l'espace perdurent. Les individus sont donc en interaction à travers la mise en place de leur stratégie à une échelle mésoscopique. Se pose alors la question de la concertation entre les individus. L'interaction entre les actions individuelles se manifeste par le biais de concurrence et de complémentarité mais se présente comme non concertée.

En effet, les individus n'ont pas d'échanges quant à la mise en place de leur stratégie personnelle comme c'est le cas dans le cadre de la mise en place d'une autogestion. La prise en compte de la globalité de l'information par i est impossible puisque i ne dispose pas de la totalité de l'information, notamment en ce qui concerne la stratégie mise en place par ses paires. Un mimétisme entre individus peut éventuellement entrer en ligne de compte, mais cette imitation n'est pas réellement « consciente ». Ceci ne sous-entend pas que l'individu est en autarcie par rapport à son environnement, mais plutôt que la réaction de l'individu se présente comme intériorisée et que les individus n'échangent pas à ce propos.

Ces réactions individuelles au niveau micro, non concertées, désordonnées en apparence, à une échelle méso, engendrent l'émergence du système auto-organisé à proprement parlé. Ceci formalise un nouveau changement d'échelle. Notre analyse évoluera donc vers l'étude du niveau macroscopique de la structure.

2.3 Une structure émergente

Nous pouvons donc définir une structure macroscopique résultant des événements qui se sont produits aux échelles inférieures. Nous l'avons vu, l'émergence engendre des propriétés nouvelles que l'examen des phénomènes aux échelles inférieures, aussi minutieux soit-il, ne peut prévoir. Nous devons également envisager un niveau de complexité supérieur. Le système auto-organisé ainsi émergé présente une certaine inertie qui se traduit par une stabilité structurelle dans le temps.

En parallèle de la relative stabilité de la structure, le système auto-organisé se caractérise par des dynamiques propres qui se matérialisent par les phases de bifurcation du système. Les bifurcations, ou changements d'orientation du système sont la résultante d'un changement de l'environnement du système ou bien du caractère stochastique de la réaction individuelle à l'échelle micro. Le comportement stochastique traduit le fait que l'individu peut adapter sa stratégie à tout moment et ce, en fonction d'une décision qui lui est propre, et de surcroît pas forcément rationnelle. Cette stratégie peut également s'ajuster en fonction de l'évolution de l'environnement. Le changement environnemental poussera l'individu à s'adapter et donc à considérer l'évolution de l'environnement dans sa stratégie. Cette adaptation étant nécessaire dans l'optique de l'objectif de maximisation du profit de l'individu.

La nouvelle réaction individuelle se retrouve alors en interaction avec les réactions des autres individus puis engendrera une nouvelle émergence, un nouveau système présentant des propriétés nouvelles, et un niveau de complexité supérieur (Brunet, R., *et al.*, 1992). La bifurcation du système est donc bien « le point critique à partir duquel un nouvel état devient possible » (Prigogine, I., *et al.*, 1986).

Tout ceci nous permet de proposer une approche originale du concept d'auto-organisation puis, de nous positionner par rapport aux recherches préexistantes sur ce concept. En effet, nous envisageons à travers cette étude d'appliquer les notions d'auto-organisation à une structure spatialisée dont l'ordre émergerait à partir de l'interaction des stratégies individuelles, en apparence chaotiques, sur un territoire. Ces stratégies se présenteraient comme une réponse, une adaptation de l'homme, à une situation que l'institution n'est pas en mesure de réguler. Souvent à la limite de la légalité, la stratégie individuelle exploite les lacunes de la réglementation. Le système ainsi émergé se présente comme fonctionnel mais également comme étant la solution organisationnelle de gestion la plus rationnelle du problème initial. Cet optimum gestionnaire, politiquement incorrect, est souvent implicitement toléré par la collectivité territoriale qui ne peut proposer de meilleures solutions.

L'auto-organisation interroge donc la question de la gouvernance des territoires qui se pose comme « le processus institutionnel et organisationnel des modes de coordination entre acteurs, en vue de résoudre les problèmes productifs inédits posés aux territoires et qui vont de paire avec l'élaboration d'un nouveau mode d'actions publiques, d'une nouvelle imbrication d'actions Etat, Collectivités Territoriales mais aussi Publiques, Privées » (Pecqueur, B., 1989). En effet face à ces « problèmes inédits », nous pouvons constater que l'individu propose une gestion organisationnelle qui supprime la Collectivité Territoriale. L'auto-organisation est donc une forme de gouvernance qui émanerait de l'individu et qui transcende l'institution dans la mise en place d'une cohérence

organisationnelle du territoire. De ce fait, « l'organisation n'est pas un état mais un ensemble de processus perpétuels de rupture par rapport aux formes existantes et de recomposition des normes » (Le Moenne, C., 2004). L'auto-organisation permet donc de remettre en question l'aménagement territorial existant d'une part, et la législation qui en découle d'autre part. Finalement par auto-organisation, le système s'optimise et peut rendre obsolète la structure originelle établie par l'institution.

L'auto-organisation fait émerger une structure qui se spatialise sur un territoire. C'est sur ce territoire que le problème initial de gestion se pose. La mise en place d'une solution de gestion alternative, qui émane de l'individu n'est pas automatique et universelle. En effet, les conclusions de la recherche d'Elinor Ostrom et de son équipe montrent bien qu'à chaque territoire sa particularité, à chaque situation sa solution. Il s'agit donc bien d'une « alternative empirique » (Ostrom, E, 2010) à la crise qui se manifeste sur le territoire. Pour pouvoir envisager un système auto-organisé sur un territoire, il semble donc primordial d'en connaître les particularités.

Nous allons donc tenter de confronter les théories de l'auto-organisation à un cas particulier, le stationnement à Nice. Pour pouvoir intégrer la question de l'auto-organisation au système de stationnement niçois nous devons nous replacer dans le contexte physique et économique afin de définir les conditions particulières de déplacement de la ville de Nice qui nous permettront de mettre en perspective l'émergence d'une solution individuelle, d'un système auto-organisé, avec la situation du stationnement et plus largement celle des transports à Nice.

Pour ce faire nous allons établir un aperçu des situations physique et socio-économique de la ville. Nous ne nous attarderons pas sur ces aspects. Nous nous focaliserons plus tard sur l'articulation de la politique de transport sur ce territoire, qui découle cependant du contexte socio-économique mais aussi physique de Nice. Ces quelques éléments nous suffiront donc à garder à l'esprit les grandes lignes des dynamiques territoriales mises en jeu sur notre périmètre d'étude.

3 Nice : sea, car and sun

3.1 Nice : une ville littorale, vallonnée...

La ville de Nice se situe dans le sud de la France, sur la Côte d'Azur. D'une part, cette localisation privilégiée lui confère les caractéristiques littorales d'une ville au bord de la Méditerranée. D'autre part, le site même de la ville présente une topographie singulière. En effet, la « Baie des Anges » niçoise est surplombée par un système collinaire qui encadre la vallée du Paillon à l'est et le Var à l'ouest. Ainsi, deux tiers du territoire communal est composé de collines. On peut donc distinguer quatre unités dans le paysage niçois, de la mer à l'arrière pays.

Dans un premier temps, le littoral véritable vitrine de la ville. Puis la « plaine » de Nice, prolongation du littoral, partie la plus urbanisée de la ville. Ensuite, les vallées du Var et du Paillon, où les contraintes topographiques ne sont pas trop importantes et où l'urbanisation reste encore possible. Enfin, « l'amphithéâtre des collines », qui se caractérise par des zones à fortes pentes. La ville s'est donc principalement développée sur la façade littorale et jouit du climat méditerranéen.

Nice s'étend sur 71,92 km² et compte environ 400 000 habitants. La densité de la ville est d'environ 4825 habitants par km². Nous devons donc prendre en compte le fait que l'urbanisation de la ville est fortement contrainte par la topographie particulière de la ville, ce qui se traduit par des concentrations de la population dans la face littorale et dans les vallées.

Nice se pose également dans une configuration territoriale particulière, elle fait partie de la Métropole Nice Côte d'Azur. « La Métropole est un nouvel Etablissement Public de Coopération Intercommunale (EPCI). Elle constitue un territoire d'un seul tenant et sans enclave et doit comporter plus de 500.000 habitants. » (NCA, www.nicecotedazur.org). Au 1 janvier 2012, la Métropole Nice Côte d'Azur, nouvelle forme d'organisation, regroupe la Communauté Urbaine Nice Côte d'Azur, la Communauté de Communes de la Vesubie, la Communauté de Communes de la Tinée, la Communauté de Communes des stations du Mercantour et la Commune de la Tour-sur-Tinée.

La Métropole Nice Côte d'Azur est donc la première métropole française au 1 janvier 2012 et regroupe quarante six communes, 550.000 habitants sur 1.400 km², soit 392 habitants/km². La métropole se présente comme une « volonté d'union du bassin de vie selon un système de verticalité Nord-Sud » (NCA, www.nicecotedazur.org).

Cette métropole a deux objectifs. D'abord améliorer la qualité de vie de ses citoyens puis, faire de Nice Côte d'Azur un territoire « d'excellence rivalisant avec les autres grandes agglomérations européennes et celles de l'arc méditerranéen » (NCA, www.nicecotedazur.org). La situation géographique de Nice, mais aussi son implication dans la nouvelle structure territoriale qu'est la métropole Nice Côte d'Azur, place la ville dans un contexte socio-économique particulier.

3.2 ...touristique et métropolitaine, « tout-automobile »

Depuis les années 30, et l'avènement des congés payés, Nice se place comme un des emblèmes des vacances et se pose donc comme une destination courue des touristes. De ce fait, le tourisme est la première activité de la ville. Chaque année la ville accueille près de quatre millions de touristes. Il faut différencier le tourisme dit d'« affaires » et le tourisme de « loisirs ». Le tourisme de loisirs engendre 30% des « richesses annuelles de la ville », soit environ 1,5 milliards d'euros (Ville de Nice, 2010). Le tourisme « d'affaires » représente 10 % de la fréquentation touristique globale de la Ville de Nice, 30 % de ses recettes touristiques. Selon l'Insee, 12,6 % des logements existants sont répertoriés comme résidences secondaires. Cet attrait est renforcé par l'accessibilité de la ville grâce à la présence de l'aéroport Nice Côte d'Azur, deuxième aéroport de France, qui dessert 100 destinations dans 73 pays, par le biais de 33 compagnies implantées sur la zone. En 2008, l'aéroport de Nice a accueilli plus de 10 millions de passagers. Les secteurs commerciaux et du service à la personne sont particulièrement développés sur la ville. Un autre facteur explicatif de la prédominance du secteur d'activité de services à la personne peut s'expliquer par la structure de la population. Voici la pyramide des âges de la ville de Nice en 2008 (Insee, 2008).

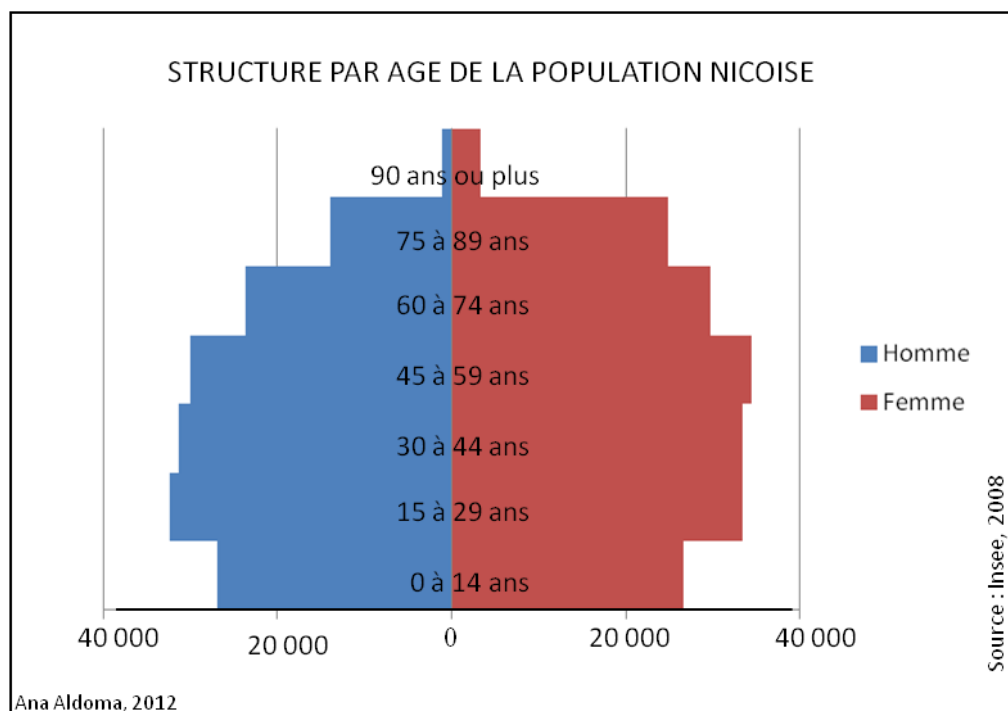


Figure 2 : Structure par âge de la population niçoise

Cette pyramide en forme de toupie nous indique une population vieillissante, caractéristique des pays développés. Ce type de population présente des besoins en service à la personne plus importants.

L'activité tertiaire, notamment dans le domaine de la haute technologie, est également un secteur important de l'économie niçoise. Avec la mise en place de la métropole NCA, l'enjeu de compétitivité internationale entre en ligne de compte quant au développement économique niçois. Cette nouvelle compétence permet à la métropole de prétendre contrebalancer la technopole de Sophia Antipolis.

Ce contexte économique et social basé sur l'activité touristique et le secteur tertiaire a fortement conditionné l'infrastructure de transport de la ville. Ainsi l'accessibilité se fait principalement par la frange littorale de la ville. La voiture est le principal moyen de déplacement des niçois. De ce fait la ville présente une infrastructure routière très importante. L'emprise de la voiture sur la ville est des plus impressionnantes. Nice donnait l'impression d'une ville asphyxiée, où la voiture est omniprésente. La circulation des vélos et piétons est contrainte, voir dangereuse dans certains secteurs de la ville, pourtant équipés de larges trottoirs et de pistes cyclables. L'omniprésence de la circulation automobile entraîne l'omniprésence des espaces dédiés au stationnement. Présentant une forte contrainte spatiale, la ville de Nice manque cruellement de places de stationnement par rapport à la demande conditionnée par le manque de possibilités de se déplacer grâce à d'autres moyens que l'automobile.

Nous pouvons donc dire que la situation de l'infrastructure de transport se place comme l'héritage des dynamiques socio-économiques de la ville. L'enjeu d'une politique de déplacement performante est donc d'intégrer les prérogatives nationales en termes de transport en commun ou

de pollution, par exemple, avec une situation particulière qui a été façonné au fil des ans par la mise en place d'une économie niçoise particulière.

3.3 Le stationnement à Nice, une spatialisation différenciée

Certaines pratiques inédites en matière de stationnement ont pu être identifiées sur le territoire niçois. Dans cette ville, se garer en double file est une manière très courante de procéder. En effet, face à une congestion, le stationnement « sauvage » en double file se présente comme une solution pour les automobilistes qui ne trouvent pas de places « légales ». Le stationnement automobile illégal se manifeste principalement sous trois formes. Le stationnement sur une zone interdite à cet effet (zones jaunes, couloirs de bus..), le stationnement dont la durée a dépassé 7 jours (voitures ventouses) et le stationnement en double file.

Notons que le code de la route ne définit pas le stationnement en double file, mais le « considère comme gênant la circulation publique » selon l'article R417-10. Nous partons donc du principe que le stationnement en double file constitue « l'immobilisation d'un véhicule sur la route en dehors des circonstances caractérisant l'arrêt, en parallèle d'un véhicule déjà stationné, sur un périmètre prévu à cet effet, empêchant, de fait, ce dernier à se réinsérer dans la circulation » (définition élaborée à partir d'une définition du Certu).

Cette étude fait donc suite à des constatations empiriques. Il nous a semblé intéressant de nous pencher sur la question originale du stationnement en double file à Nice, étant donné que nos observations préalables dans la ville ont mis en lumière d'une part, une répartition inégale de ce stationnement illégal et, d'autre part, un phénomène tout à fait inédit. La personne en situation de stationnement illégal en double file, dépose un petit papier avec son numéro de téléphone sur le pare-brise de son véhicule. De cette façon si la personne qui stationne sur l'emplacement normal, veut s'en aller, elle contacte la personne en double file afin que celle-ci vienne déplacer sa voiture. Le stationnement en double file présente une répartition inégale dans la ville. En effet, nous nous sommes rendu compte que certains secteurs sont plus propices à soutenir ce type de stationnement. Nous avons donc cherché à définir un périmètre d'étude qui réponde à différentes attentes et contraintes à partir de nos observations préalables, mais également sur les conseils d'Alexandre Grondeau, Maître de Conférence à l'université Aix-Marseille, niçois d'origine. Sa pratique de la ville a permis d'orienter de manière efficace la définition d'un périmètre d'étude cohérent.

Notre périmètre doit se positionner sur les secteurs où le stationnement en double file a été identifié suite à nos observations sur le terrain. Les possibilités de stationner sont très différentes d'un secteur de la ville à l'autre, aussi bien en termes de possibilités « physique » que financière. Ainsi le secteur du centre ville présente des possibilités de stationnement moins aisées. En s'éloignant du littoral vers le nord de la ville, la capacité de stationnement de la voirie augmente, de fait la congestion diminue. En d'autres termes les possibilités de stationnement sont meilleures, le stationnement en double file devient donc anecdotique. De plus, il y a davantage de possibilités de stationner gratuitement en s'éloignant de la bordure littorale de la ville. Pouvoir stationner gratuitement nous a donc paru être un indicateur de la présence ou non de stationnement en double file. *A priori*, les secteurs où le phénomène de stationnement en double file est particulièrement

présent se pose comme une zone où les possibilités de stationner sont limitées, payantes et fortement contraintes spatialement. La congestion du stationnement est donc dans ce cas importante, ce qui semble être un premier facteur explicatif de la présence du stationnement en double file. Les automobilistes stationnent leur véhicule là où ils en ont la possibilité, c'est-à-dire sur la voie de circulation en parallèle d'un véhicule déjà stationné. D'autre part, notre périmètre d'étude est fortement contraint techniquement. Notre travail ne peut couvrir l'intégralité de l'agglomération car nos moyens ne nous le permettent pas.

Nous avons donc choisi de nous concentrer sur :

- Le « centre-ville », (secteur 1) au sens de la ville de Nice, défini par le document municipal « Nice en chiffres », élaboré en 2010. Ce « centre ville » est considéré comme le principal bassin d'emplois. Cette zone concentre également les commerces, bars et restaurants. Le stationnement y est fortement limité de par une contrainte spatiale forte. De ce fait l'offre semble inférieure à la demande, le stationnement en double file est donc présent pour palier à ce marché du stationnement fortement déficitaire.
- Le quartier Riquier, (secteur 2) et les abords du port. Cette zone présente des densités de population importantes. Nos observations nous ont poussées à choisir cette zone car la présence du stationnement en double file nous a paru significative.
- L'avenue de la Californie, (secteur 3) zone qui présente pourtant une offre de stationnement payante et conséquente mais où nous avons pu observer une très forte présence du stationnement en double file.
-

Nous avons choisi d'exclure le centre historique de notre étude, cette zone étant piétonne et par définition exempte de la présence de la voiture. Par la suite, ce périmètre a été amené à évoluer. En effet, après quelques jours sur le terrain et suite à des entretiens avec des niçois usagers du stationnement en double file, nous avons rajouté le boulevard de la Madeleine. Ce dernier se caractérise par la présence de commerces et de bars mais c'est également un secteur étudiant où se situe une résidence universitaire, donc les possibilités de stationnement sont réduites. Nous avons pu constater la présence du stationnement en double file sur cette zone.

Finalement, voici notre périmètre d'étude :

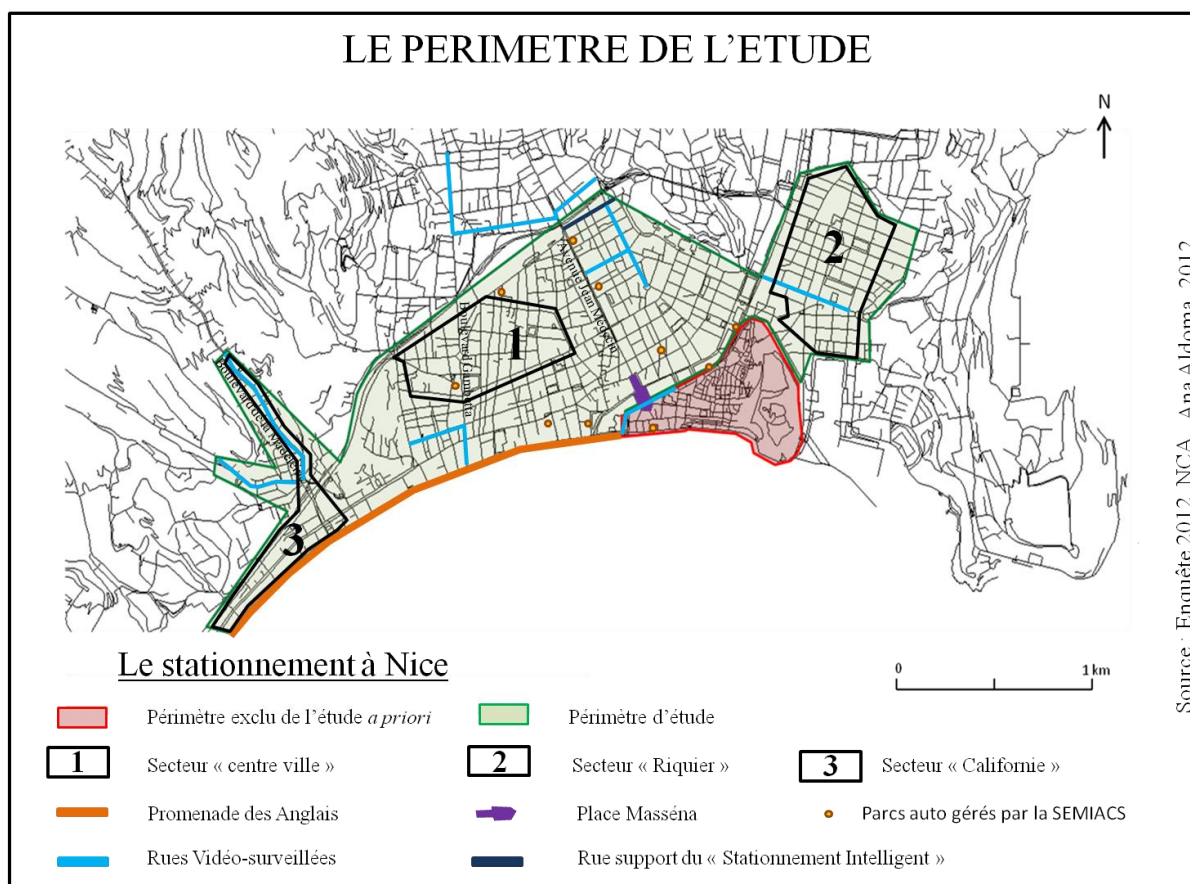


Figure 3 : Le périmètre d'étude

Il s'agit donc des zones où ont été identifiées du stationnement en double file. Ce périmètre représente environ 22 % du territoire niçois et concentre la majorité de l'activité économique et de l'emploi de la commune. En termes de stationnement notre zone d'étude concentre 31,6 % des places de stationnement légal, répertoriées par la municipalité, dont 3000 places de stationnement payant sur voirie. Notons que seul un 10ème des rues n'accueille pas de places de stationnement payant car il s'agit de rues piétonnes. Nous pouvons identifier également 10 parcs de stationnement qui totalisent 12 066 places.

Dans le but de pouvoir analyser ce phénomène singulier de stationnement en double file afin d'identifier dans quelles mesures nous pouvons envisager cette pratique à travers le concept d'auto-organisation, nous devons mettre en place un cadre de réflexion autour de la problématique du stationnement. Pour ce faire, nous mettrons en perspective le système de transport dans lequel s'inscrit la problématique de stationnement sur un territoire, avec les possibilités de gestion de celui-ci dans le cadre des recommandations nationales en faveur d'une limitation de l'automobile en ville. Ceci nous permettra d'envisager la situation actuelle du stationnement à Nice qui se définit par la mise en place d'une gestion particulière de cette problématique, qui s'apparente à une forme d'auto-organisation, et qui se caractérise spatialement par un principe d'émergence, une structure et des dynamiques propres.

Partie 2 : Le stationnement, vers une gestion par « dynamique spontanée » ? (Orfeuill, JP., 1994)

1 Stationner son véhicule au quotidien, une évolution institutionnelle du stationnement

1.1 L'automobile, un objet de notre quotidien

« Ma lignée est née à l'orée du XX^{ème} siècle, (...) Chaque semaine, nos maîtres travaillent six à sept heures pour couvrir nos frais d'adoption, d'alimentation, de soins, et ils consacrent à peu près autant de temps à nous promener. (...) Mes sœurs et moi, nous sommes aujourd'hui très nombreuses (...) Je suis l'automobile, ce formidable outil sans lequel les villes, leur image et leur pollution, les vacances et la redécouverte de la nature, les rêves des petits garçons comme les symboles notabiliaires des directeurs de tout acabit ne seraient pas ce qu'ils sont. » (Orfeuill, J-P., 1994).

Née en Europe, la voiture fait sa première apparition sur les routes françaises en 1890. L'automobile est alors un objet rare et luxueux que seule une part infime de la société peut s'offrir. En traversant l'atlantique, cette invention européenne deviendra ce produit de consommation de masse si familier et essentiel à notre vie moderne actuelle. Pour comprendre cet engouement pour la voiture nous devons nous replacer dans le contexte américain de l'explosion de la production du XX^{ème} siècle. Nous devons cette mutation des systèmes productifs à l'avènement du fordisme qui est un nouveau mode de production. C'est le début de la production de masse de la « Ford T », qui verra son prix diminuer radicalement en une dizaine d'années. Ce véhicule standardisé se posera en rupture avec la vision européenne de l'automobile, réservée à une élite, construite sur-mesure. Ce nouveau mode de déplacement, sera intégré au « projet démocratique » de l'Amérique (Orfeuill, J-P., 1994). La voiture devient donc un produit accessible à tous, synonyme de modernité et de la société de consommation. Cet objet, en phase de devenir la possession de « Monsieur tout le monde », se pose comme « structurant des décisions publiques ». En effet, dans le cadre de l'amélioration de l'acheminement du courrier qui doit être pris en charge au niveau fédéral, le président Wilson signe le « Federal Aid Road Act » (programme de construction de routes) en 1916 (Orfeuill, J-P., 1994). L'automobile est de ce fait, également, un élément structurant de l'espace à travers l'infrastructure routière. La voiture jouera aussi un grand rôle dans la diffusion de l'innovation technologique mais aussi financière.

En effet, à l'époque, (comme aujourd'hui d'ailleurs) acheter une voiture représente un investissement considérable. Le « puritanisme » de Ford et des banques américaines entraînent une réticence face au fait de prêter de l'argent, en d'autres termes face à l'usage du crédit. Une petite révolution s'opérera en 1915 quand Willis-Overland, reprend le principe de « l'installent plan » (plan de financement de l'achat des terres des pionniers) et permet l'accession au crédit dans le cadre de l'achat d'un véhicule (Orfeuill, J-P., 1994). La voiture devient à ce moment là un objet incontournable. C'est le début de la « dépendance automobile » (Dupuy, G., 1999). En témoigne

« la fin de la vie nocturne des centres-villes, notamment, sur la côte ouest ». L'avènement de l'automobile comme produit de consommation de masse, accessible à tous, engendre urbanistiquement un modèle qui se répandra comme une traînée de poudre, dans le monde occidental principalement. Les lieux de résidence s'éloignent du centre dans le but de correspondre au « rêve américain ». C'est la péri urbanisation qui se développe en parallèle de l'émergence d'une classe moyenne, pour laquelle Général Motors invente la « politique de gamme ». Etant dans l'incapacité de concurrencer Ford sur le créneau « bas de gamme increvable », la Général Motors s'attachera à satisfaire les « besoins de différenciation sociale » des américains. L'industrie automobile devient la première du pays. La voiture voit alors son statut dépasser celui de simple moyen de transport. L'automobile sera le symbole de liberté, d'une Amérique émancipée de la contrainte du déplacement, qui peut faire le choix d'une vie loin du tumulte des centres urbains.

« Dans la voiture tout est rêve et symbolique : de confort, de puissance, de prestige, de vitesse » (Lefebvre, H., 1970). C'est le début d'un certain « attachement sentimental » de son propriétaire à cet objet synonyme de modernité. Dans le même temps en Europe, Renault, cherche à « augmenter le bien être général en mettant l'automobile à la portée du plus grand nombre » (Orfeuill, J-P., 1994). En reprenant la conception fordiste de la production, le leader du marché européen à l'époque, fait disparaître l'association voiture/luxe. La fièvre automobile bon marché a atteint le berceau du moteur à explosion, inventé par le Vieux Continent, désacralisé par le Nouveau Monde. A ce moment, l'industrie automobile représente l'essentiel de l'économie des pays et met en exergue des dynamiques économiques et sociales. En effet, ce secteur industriel représente une part non négligeable, voir primordiale de l'emploi et de la création de richesses pour les Etats-Unis et l'Europe.

Socialement, la voiture a également un impact non négligeable sur notre monde moderne. Ce bien hautement symbolique représente ce que la société propose de pire et de meilleur. Emblème d'une certaine émancipation, la voiture se pose au début de son existence comme synonyme de vacances et de grandes aventures. Nous avons tous en tête l'image des fameuses 4L et 2 Chevaux traversant la France par la N7, en route vers les congés payés et le soleil. A cette époque la voiture est un objet familial, qui permet de se déplacer lors de grandes occasions telles que les vacances. Nous sommes donc face à une petite révolution en matière de transport. Les vacanciers ne sont plus tributaires des horaires et contraintes des transports en commun. C'est le début de la « liberté de se déplacer », liberté qui sera considérée plus tard par certaines institutions comme un droit démocratique.

L'automobile tendra donc vers un lieu familial, qui nous appartient et dans lequel on se sent en sécurité. Cette sécurité est toute relative quand on a à l'esprit les chiffres relatifs aux accidents de la route. Bien que le nombre annuel de tués sur la route tende vers une diminution, le nombre d'accidents qui mettent en cause la voiture reste alarmant. Selon l'association de prévention routière, en 2010, c'est 2117 personnes qui ont trouvé la mort et 37 110 qui ont été blessés dans un accident de voiture. Ces chiffres comprennent uniquement les accidents de voiture et donc ne comptabilisent pas les accidents qui mettent en cause une voiture et un deux roues, un piéton, un poids lourd etc. La dangerosité de se déplacer en voiture nous amène à nous poser la question des moyens qui sont mis en œuvre pour sauver les victimes des accidents de la route et donc la question de la « valeur de la vie humaine ». Dans le cadre d'un accident de voiture, le

« montant socialement raisonnable pour sauver une vie » s'élève à 3 millions de francs (environ 450 000 euros), quand il sera déboursé cinq à six fois plus pour sauver une vie dans le secteur de la chimie (Orfeuill, J-P., 1994). Le risque encouru lorsque nous nous déplaçons en voiture est la rançon du succès de ce mode de transport. Aujourd'hui ce risque est intrinsèquement lié à notre mode de vie puisque la voiture n'est plus cet objet familial des années 30 à 50, dont on se servait de manière sporadique. Les nouvelles aspirations d'espace et de nature du commun des mortels ont entraîné de nouvelles formes urbaines largement motivées par l'ouverture des possibilités de déplacements offerts par la voiture. La périurbanisation mais aussi la faiblesse des transports en commun dans la plupart des agglomérations françaises nous « obligent » à choisir la solution de facilité, le déplacement en voiture individuelle.

La voiture est l'objet de consommation de masse qui nous suit et évolue avec nous au cours de notre vie, au gré de nos aspirations. Grâce à l'automobile nous pouvons choisir l'environnement dans lequel nous souhaitons vivre, « au vert », loin des centres asphyxiés par ce même véhicule dont nous tolérons la présence tant qu'il n'encombre pas notre champ de vision. Par ailleurs, l'automobile peut être considérée comme un marqueur de la classe sociale à laquelle appartient son propriétaire. Que seraient les grands patrons et autres hauts dignitaires des Etats sans leur voiture avec chauffeur ? La voiture est un objet de parade qui permet à son propriétaire d'affirmer à l'autre sa supériorité hiérarchique, sociale ou encore financière. Dans le but de répondre au mieux à ce besoin du paraître, l'industrie automobile sait créer le besoin et cherche à s'adapter au désir de chacun. Ainsi de la grosse cylindrée, bruyante, « virile » et tape à l'œil, à la « Mini » citadine rose avec assistance au créneau, chaque automobiliste trouvera chaussure à son pied. Il existe à peu près autant de clichés liés à l'appartenance à une classe sociale et à la possession d'une voiture que de modèles d'automobiles. Le grand patron roulera en berline blindée, l'étudiant en « épave », la « working women » en citadine, le trentenaire, cadre supérieur en coupé sport, puis en familiale à l'approche du mariage, du Golden Retriever et des deux enfants. Ce n'est donc plus un simple objet utilitaire familial pour se déplacer d'un point A à un point B. La voiture est profondément ancrée en chaque individu moderne puisque elle est le symbole de ce dont nous avons besoin et aussi, et surtout, de ce que nous sommes en matière de transport. « Montre-moi ta voiture je te dirais qui tu es ! ».

L'objet de désir et de convoitise qu'est la voiture est aussi associé à la mort, comme nous l'avons vu l'automobile reste très accidentogène, mais aussi à d'autres désagréments dont la ville porte les stigmates. Paradoxalement la voiture, par le biais de la périurbanisation, a permis aux citadins de fuir le bruit et la pollution des centres, la congestion engendrée par la voiture ! De plus le réseau routier se présente comme très structurant de l'urbanisation. De nombreuses agglomérations françaises se sont développées selon un schéma en « doigt de gant » ou en « étoile », le long des routes nationales. Un dynamisme économique se développe également grâce à ces axes routiers et entraîne ces agglomérations à devenir les points clés du maillage urbain du pays. (Dupuy, G., 1991). Nous sommes face à un « double effet kiss cool ». Le réseau routier s'établit et structure un espace urbain de par la présence d'une agglomération sans laquelle cette infrastructure n'aurait pas lieu d'être. De plus, l'établissement humain est devenu une agglomération, en partie grâce à la présence du réseau routier qui permet l'accessibilité à cette espace urbain. C'est l'idée que se fait Arturo Soria y Mata lorsqu'il conçoit sa « Ciudad Lineal »

(Soria y Mata, A., 1984). «La forme d'une ville est ou doit être une forme dérivée des nécessités de la locomotion... [Elle] sera parfaite lorsque la somme des temps employés pour aller de chaque maison à toutes les autres sera réduit au minimum : tel est le cas dans les cités linéaires » (Soria y Mata, A., 1984). Ainsi l'idée de compression du couple « temps/distance » accompagne le développement de la ville.

L'automobile a permis de réduire notre budget temps de déplacement, dans un premier temps. L'automobile se présente comme un moyen de transport individuel plus rapide, dans des conditions de circulation optimales. Par la suite, grâce à cette même automobile, on constatera une augmentation considérable des distances parcourues par jour et par personne. En moyenne trente kilomètres par jour et par personne (pour la population française de plus de six ans), cette distance moyenne a été multipliée par deux en vingt ans (Orfeuill, J-P., 1994). Cependant, cet allongement des distances parcourues s'effectuera à budget temps pratiquement inchangé. Nous consacrons plus ou moins une heure à « nos déplacements » (Orfeuill, J-P., 1994), et ce, malgré la congestion croissante du réseau routier qui va de paire avec l'utilisation privilégiée de l'automobile comme moyen de transport. «En d'autres termes, (...) nous nous déplaçons toujours plus vite », malgré l'allongement des distances parcourues et la congestion inhérente à l'automobile. Cette prouesse est permise par la performance des politiques de développement des infrastructures (Orfeuill, J-P., 1994). Si l'on considère que les comportements de déplacement sont contraints par un budget-temps (environ une heure par jour) et un budget monétaire (environ 15% des ressources du ménage) on remarque que la contrainte temporelle est atteinte avant la contrainte budgétaire, et ce grâce à la « faiblesse des coûts monétaires de la mobilité » d'aujourd'hui (Orfeuill, J-P., 1994). L'automobile et la performance du réseau routier ont permis des transferts de lieux de résidence, ou encore d'emploi. Aujourd'hui, l'infrastructure routière française peut être qualifiée de performante bien qu'ancienne. Avec environ 1 006 085 km tout type de routes confondu, 80 % des déplacements de personnes et du transport domestique de marchandises sont assurés par le réseau routier en France. (Sénat, www.senat.fr).

C'est donc un fait, nous ne nous posons plus la question de comment accéder à un endroit avec notre voiture, le maillage du territoire étant satisfaisant. Notre dépendance au réseau a diminué en parallèle de notre dépendance à l'automobile. Les possibilités de se déplacer d'un point A à un point B, en voiture, ne sont plus contraintes techniquement aujourd'hui, en France. Mais que se passe-t-il lorsque nous arrivons au point B ? Ceci nous amène à nous interroger sur la finalité de tout déplacement, le stationnement.

1.2 Stationner : un besoin essentiel ?

La dépendance au réseau est remplacée par « l'augmentation des besoins en stationnement » (Orfeuill, J-P., 1994), qui se présente comme une nouvelle dépendance, la dépendance à la place (physique !) occupée par une automobile. En effet, dans un contexte où le développement durable prône la densification comme moyen de lutte contre les effets néfastes de la ville, nous pouvons nous poser la question de l'espace nécessaire engendré par notre mode de vie, fortement lié à l'usage de la voiture, ainsi qu'à l'espace qu'occupe une voiture, précisément lors de son temps de stationnement. Mais combien d'espaces occupe un véhicule ?

Il est primordial de garder à l'esprit que la place occupée par une voiture ne doit pas être uniquement considérée par son emprise au sol. Nous devons donc considérer le volume que mobilise un véhicule dans l'espace. La voiture n'occupe donc pas qu'une surface, mais monopolise réellement un espace en trois dimensions. Cette caractéristique entraîne certaines contraintes, un véhicule en stationnement constitue par exemple un obstacle dans le champ de vision du promeneur mais aussi du conducteur et peut cacher un piéton, augmentant de fait le risque d'accident. Une Smart, considérée comme l'un des plus petits modèles de voiture du marché, représente un volume de 6,57 m³. Un 4x4, Q7 Audi, l'un des plus gros modèles d'automobiles présents sur le marché, représente 17,53 m³. Ces volumes considérables doivent être « stockés » dans la ville. La question de la place de l'espace dédié au stationnement est donc primordiale, surtout si l'on considère que la voiture est, en moyenne, en stationnement 95 % du temps (Belli-Riz, P., 2001).

Notre « dépendance automobile » (Dupuy, G., 1999) est à considérer dans le cadre du développement urbain. Afin d'établir un certain contrôle de la voiture et plus largement des transports sur les territoires, des documents d'orientation ont été mis en place. Le Plan de Déplacement Urbain (PDU) ou encore le Plan Local d'Urbanisme pose des objectifs clairs en termes d'accessibilité urbaine ou encore de pollution. Ces documents ont été établis en conformité avec la législation, loi LAURE, loi SRU. Nous aborderons les aspects juridiques et organisationnels de ces documents d'orientation plus loin. Cependant il est important de garder à l'esprit que le stationnement se place comme un pilier fondamental du PDU et donc d'une politique de transport performante. L'enjeu majeur des PDU mis en place actuellement est d'engendrer le report modal vers les transports en commun. La limitation du stationnement reste le meilleur moyen d'arriver à ce report modal. Nous reviendrons sur les rouages de ce mécanisme par la suite. Il convient donc dans un premier temps de se poser la question de l'origine du stationnement, ce qui nous permettra de comprendre les politiques actuelles en la matière.

Mais qu'entendons-nous par stationnement ? Ce terme, « simple » en apparence (Mathon, S., 2008) désigne : « l'action consistant à arrêter temporairement un véhicule en un lieu » (Choay, F., *et al.*, 1996). Cette « action », considérée comme un « encombrement de la voirie » au XIX^{ème} siècle, devient une « liberté » dans la période avant guerre. Cette liberté se verra par la suite contrainte par la gestion de la circulation, c'est le moment des premiers parcmètres installés aux Etats-Unis. En France, il faut attendre les années 50-60 pour que le stationnement commence à se poser comme un enjeu de gestion urbaine. Le stationnement allant de paire avec l'augmentation de la motorisation des ménages. Dans un premier temps, la gestion du stationnement se traduit par une limitation de la durée de celui-ci. La mise en place d'une politique dite « douce », la politique des « zones bleues », constitue le premier outil de réglementation du stationnement en ville. Ce dispositif fait son apparition dans le paysage urbain français en 1955.

Une zone bleue est une zone délimitée prévue pour le stationnement d'un véhicule. La durée de stationnement sur cet emplacement est limitée dans le temps, de 1h30 à 2h. L'utilisateur doit se munir d'un disque qui permet de signifier la durée du stationnement. Passé le temps de stationnement autorisé, l'utilisateur doit déplacer son véhicule sous peine de contravention. L'instauration des zones bleues permet de favoriser la rotation des véhicules et se présente comme un stationnement « payant, gratuit » (Certu, 2000b). Se pose alors la question de la taxation de

l'espace public français qui est considéré comme gratuit dans les mœurs. La réglementation du stationnement doit donc prendre en compte le contexte local afin de faire accepter au mieux cette nouvelle forme de taxation à une population réticente.

En effet, lors de l'achat d'un véhicule, le souci de son stockage n'est pas une priorité puisque la possibilité de stationnement est considérée comme « normale ». En France, aucune réglementation n'interdit la possession d'une voiture pour cause de non place de parking disponible comme cela peut être le cas aujourd'hui au Japon ou à Singapour. En effet la contrainte spatiale étant nettement plus forte, au pays du Soleil Levant, l'acquisition d'un véhicule est permise sous réserve d'obtention d'une place de stationnement. A Singapour, l'achat d'une nouvelle voiture est fortement taxé par le gouvernement en fonction de la capacité du réseau à supporter une adjonction de véhicule. La disponibilité en espace n'est donc pas perçue de la même façon. En France la voiture est encore considérée comme un moyen de déplacement quand d'autres pays la considèrent comme un encombrant mangeur d'espace à limiter fortement. En conséquence, nous partons du principe qu'en France, « le stationnement est le service de base pour l'automobiliste » (Dupuy, G., 1999). Cette espace dédié à la voiture est très vite assimilé par la population à un droit. De ce fait, toute mesure visant à contraindre ce « droit » est perçue comme injustifiée, et sera très mal accueillie par la population. C'est pourquoi la première mesure en faveur d'une régulation du stationnement se présentera comme gratuite. Les zones bleues, où les prémices d'une gestion institutionnelle du stationnement, se placent comme une forte contrainte au stationnement dans les centres et tendent à changer radicalement les habitudes de stationnement des citoyens qui cherchent à contourner le système.

Se pose alors la question du contrôle des zones de stationnement. Le stationnement se présentant comme une problématique locale, les municipalités ont dès lors la compétence en ce qui concerne la répression du non respect des règles de stationnement en zones bleues. La politique des zones bleues est confrontée à un double problème. D'une part, la carence de contrôle, pour une raison technique, les municipalités n'ayant pas les moyens d'assurer la quantité suffisante d'agents de contrôle, ni même la formation des agents déjà sur le terrain. D'autre part, l'incivisme de la population, qui est hostile à la mise en place d'une quelconque réglementation du stationnement, c'est le début de la fraude au stationnement, qui, avec la mise en place du stationnement payant, deviendra plus tard véritablement problématique.

Le principe des zones bleues sera donc abandonné, de façon temporaire tout au moins. En effet, face à la « désorganisation » (Certu, 2000b) du stationnement dans les centres-villes et en parallèle de la généralisation de l'accès à la voiture, il convient de mettre en place une solution de gestion du stationnement plus durable et efficace. Le stationnement devient alors une préoccupation urbanistique. En 1966, un travail de centralisation et de coordination est mis en œuvre en impliquant le Ministère de l'Équipement, c'est le « V^{ème} plan ». Il s'agit d'un rapport très détaillé sur la situation du stationnement dans les grandes villes françaises. (Gardon, S., 2011). C'est le « démarrage » d'actions en faveur du stationnement urbain (Dupuy, G., 1975). En effet, pendant longtemps, le stationnement ne sera pas envisagé comme un élément du système de transport, mais comme un phénomène indépendant dont les causes et conséquences n'influent pas sur le reste de la situation des déplacements dans la ville. Le stationnement doit donc être incréé dans la structure urbaine, d'une part, mais aussi dans le système de transport de la ville (circulation,

transport en commun et stationnement) d'autre part. Pour ce faire, dans les années 60-70 une véritable politique de stationnement doit être menée au sein de la ville dans le but, d'organiser l'espace dédié au stationnement automobile.

1.2.1 Maîtriser le stationnement

Avec l'apparition d'une politique urbaine dédiée à la problématique du stationnement, une envie de systématisation du problème émerge. Malgré la mise en place de nombreuses monographies des situations de stationnement urbain, les outils de gestion se heurtent au manque de données et aux spécificités des configurations urbaines (Gardon, S., 2011). Le stationnement se présentera donc comme une problématique à gérer localement.

Dans le but de palier aux insuffisances du dispositif de zones bleues, un nouveau mode de stationnement se profile, le stationnement payant, en ouvrage puis sur voirie. Le système de zones bleues est une réussite au début de son implantation sur le pavé, car il se présente comme innovant et jouit d'une bonne surveillance car il couvre un périmètre restreint. En s'étendant pour répondre à l'augmentation du besoin de stationnement, le dispositif sera « livré à lui-même » (Certu, 2000b) par manque de contrôle et incivilité grandissante, comme nous l'avons vu précédemment. Ce stationnement « payant gratuit » montre là ses limites et sera donc écarté de l'offre de stationnement. Les perspectives de ce système ne sont pas envisagées de la même manière dans toutes les villes. En effet, la situation des zones bleues est considérée comme plus ou moins anarchique en fonction des municipalités à travers la France.

Le stationnement se présente donc bien comme une problématique fortement contrainte par la situation locale. En 1963, le Conseil d'Etat envisage la possibilité pour les maires d'instaurer des redevances en ce qui concerne le stationnement payant. Le fait de faire payer un droit de stationnement est inscrit dans la loi française depuis 1884, la mise en place du stationnement payant ne fera donc pas l'objet d'un débat national au Parlement. Cependant, faire payer le stationnement dans sa ville, est considéré comme légal seulement à partir du moment où les difficultés de circulation deviennent critiques et que l'inefficacité du dispositif de zones bleues est avéré. De plus, le stationnement payant ne peut être mis en place pour des raisons financières (Code administratif, 2012).

Le stationnement payant se présentera comme la solution optimale, à court terme, qui permettra d'adapter l'offre à la demande dans le contexte de motorisation croissante des ménages, et de remettre de l'ordre dans la situation chaotique du stationnement automobile. Cette mesure mise en place dans l'urgence, semble être au transport ce que la « cité des 4000 » est au logement. Le stationnement payant devient significatif dans les années 1967, 1968. Cependant, dès 1957, le périodique l'« Auto-Journal » titrait « Pas de ça chez nous » en abordant les évolutions américaines en matière de stationnement payant et la mise en place du dispositif dans l'hexagone. Les nouvelles mesures en matière de stationnement s'accompagneront dans un premier temps de la mise en œuvre d'ouvrages, de parkings. Le stationnement payant sur voirie est la seconde étape de l'instauration de cette nouvelle règle en matière de parcage automobile. Le parc de stationnement permettrait, dans un premier temps, l'association « action de stationner/action de payer ». La zone

bleue a permis de faire évoluer les mentalités sur le rapport de l'usager stationnant sa voiture. Le parc permettrait la transition entre un stationnement sur voie, délimité, donc légitimement soumis à réglementation, la zone bleue, et un stationnement sur voie, délimité et payant car se présentant comme un service qui a un coût. La construction de ces parcs ne se présente pas comme obligatoire, mais a très probablement facilité l'acceptation du stationnement payant (Certu, 2000b).

Malgré cette tentative de transition entre stationnement gratuit et payant, la mise en place du stationnement payant en France reste soumise à polémique. En effet, nous sommes à ce moment là face à un jeu d'acteurs complexe. Tout d'abord l'Etat, qui, dans un souci d'équité, se doit de répondre au besoin en stationnement croissant qui accompagne la motorisation des ménages. Ne se présentant pas comme le bon échelon d'analyse de l'enjeu du stationnement, l'Etat ne dispose pas des outils (ni même des finances !) pour mettre en place une gestion viable du stationnement. Un transfert de compétences s'opère donc alors vers les collectivités locales, les municipalités, qui de par leur connaissance du terrain sont au cœur de la problématique. Pour ces deux acteurs à l'origine de la mise en place de ce type de stationnement, l'avantage est double. D'une part, la présence de la voiture en ville est en passe de régulation, d'autre part, « le produit du stationnement entrera directement dans les caisses des villes » déclare M. Grimaud Préfet de Paris pour « Le Monde » du 14-15 décembre 1969 (Certu, 2000b). Le stationnement se présente donc comme un moyen en apparence lucratif pour la municipalité de gérer l'asphyxie de la ville par l'automobile qui ne circule pas. L'Etat ne sort pas perdant de cette nouvelle situation, puisque les recettes des contraventions lui incomberont directement, au même titre que les amendes relatives aux zones bleues. Une part de ces recettes sera cependant reversée aux collectivités locales selon un « mécanisme complexe » (Certu, 2000b). Ce procédé sera fortement reproché à l'Etat. M. Médecin, maire de Nice critiquera ce fonctionnement dans un article de l'« Auto-Journal » du 04 décembre 1969. Il considérera que le « reste de la France » bénéficie d'une redistribution moins importante que Paris.

Bien que relativement positive pour l'institution, cette nouvelle mesure sera prise comme un « coup redoutable » à l'industrie automobile, mais aussi au secteur commerçant. Le fait de devoir payer son stationnement conditionnerait, premièrement l'achat d'un véhicule, deuxièmement le déplacement en lui-même ? L'acheteur réfléchira donc à deux fois avant de faire l'acquisition d'un véhicule puisqu'il devra prendre en compte une nouvelle variable, le stationnement payant. Au lobby industriel, Maurice Grimaud, Préfet de Paris de 1966 à 1971, répondra par la démonstration empirique : « Ni les Etats-Unis, ni l'Angleterre, ni la Suède, n'ont vu périr le moins du monde leur industrie automobile après l'application du stationnement payant, et M. Ford n'a jamais eu l'idée de faire campagne contre l'adoption d'une telle mesure dans les villes américaines » (Certu, 2000b).

Par ailleurs, cette contrainte du stationnement en centre ville notamment, conditionnerait le choix modal, mais aussi et surtout le lieu dans lequel cet utilisateur effectuerait ses achats. L'accès au centre ville par d'autres moyens que l'automobile étant perçue comme moins aisée, l'acheteur se tournera vers les nouvelles zones commerciales périphériques qui disposent d'un espace dédié au stationnement gratuit. Le stationnement payant serait donc une des causes de la « mort » du commerce de proximité ? Dès lors, il semblerait que ce ne soit pas la tarification mais bien le fait même d'une « réglementation » supplémentaire d'une « taxation » de l'espace public, assimilée à un espace gratuit, de liberté pour le français, qui pose problème.

Face à la mise en place du dispositif, la plupart des municipalités mettent en place des « montants d'appel » de l'ordre de 1 franc de l'heure, soit environ 6 nouveaux francs, soit moins d'1 euro. Ces montants seront qualifiés « d'anti-démocratiques » et discriminants, pour l'usager. Le préfet Grimaud rétorquera que « s'il y a sélection par l'argent dans notre société, elle se fait au niveau de l'achat de la voiture ». Il est donc temps pour les français d'assumer le « coût » spatial de leur véhicule sur la voie publique. Ceci remet en perspective une fois encore la notion de gratuité et d'appropriation de l'espace public par l'automobiliste français, qui considère l'espace de stationnement comme acquis et sien.

Cette frilosité quant à la mise en place d'un dispositif assimilant l'espace public à un domaine « privé » sur lequel nous devons payer un droit d'accès, s'illustre également du côté des institutions qui ont envisagé d'autres pistes d'amélioration des conditions de stationnement. La réintroduction de la zone bleue se verra assimilée à une discrimination positive du stationnement en faveur des pendulaires, au détriment des visiteurs. Bien que devant faciliter la rotation des véhicules et donc le stationnement « visiteurs » dans la pratique, les zones bleues seront assaillies par le pendulaire, qui faute d'une offre de stationnement, (ou de substitution au déplacement automobile) se verra contraint de monopoliser les zones bleues, malgré la verbalisation. Il a été envisagé de revoir la réglementation de la circulation comme une alternative au stationnement payant dans certaines villes, et de la même façon, des efforts d'aménagements des horaires des travailleurs ont été mis en place, de manière à limiter la circulation dans le centre, et donc la demande en stationnement.

Il s'avérerait que faute d'être une mesure à petite échelle, ce dispositif est voué à rester un épiphénomène. Des mesures plus concrètes touchant directement le stationnement sont également envisagées. La mise en place de quotas d'espaces dédiés au stationnement lors de la construction de bâtiments, ou encore la mise en œuvre d'ouvrages de stationnement sont envisagées. Mais face à une demande exponentielle, la lenteur d'exécution de ces deux solutions, qui se présentent pourtant comme plus durables (bien que non optimales) ne peut répondre aux besoins pressants de stationnement.

Le stationnement payant sur voirie est donc la solution, lucrative et facile d'exécution, la plus propice à la situation. Cette véritable crise du stationnement sera telle, que la mise en place du stationnement payant ne s'accompagnera pas de la mise en place des outils de communication institutionnels nécessaires à la compréhension de cette nouvelle manière d'aborder une « liberté » acquise depuis la Guerre : stationner sa voiture dans la rue en face de chez soi. La population ne sera donc pas informée correctement de l'enjeu urbain que peut représenter le stationnement. Nous avons là une autre piste de compréhension face à la réticence des usagers au stationnement payant sur voirie. En 2003, le Certu publie un document relatif à l'enjeu de la communication autour de la problématique de stationnement. Il s'avérera que le stationnement fait l'objet d'une information et non d'une réelle communication car celui-ci n'est pas envisagé comme une thématique à part entière, mais il est « globalisé » avec le reste des problématiques de transport.

On notera une grande distinction entre la promotion et donc la perception du stationnement payant sur voirie et en parcs. En effet, par des mécanismes « d'économie mixte », et de cofinancement, les parcs de stationnement se posent comme à la frontière des notions

« public/privé ». Le principe d'intégrer le stationnement à une logique « public/privé » est de plus en plus répandu et permet d'envisager une certaine évolution dans la gestion du stationnement.

Grâce à la logique du secteur privé les parcs sont traités comme des biens de consommation standards et sont détachés de l'image de « services publics » que traîne le stationnement sur voirie. De ce fait, la communication autour de ces ouvrages est plus proche du marketing ou de la promotion d'un produit. De plus, l'usager tolère plus facilement la tarification du stationnement en parc car la publicité autour du parc pose celui-ci comme une infrastructure de service. Ce parc de stationnement sera donc envisagé comme offrant un service pour lequel il semble cohérent de payer, puisque l'infrastructure propose la sécurité de trouver une place de stationnement, mais aussi une sécurité pour son véhicule, les parcs étant surveillés.

La gestion du stationnement se présente donc comme délicate car elle se positionne par rapport à deux notions fortement connotées et chères au français. D'une part l'automobile, comme nous l'avons vu, qui est aujourd'hui totalement intégrée dans notre mode de vie, et peut être considérée par certains comme un objet d'attachement sentimental fort. D'autre part, le stationnement pose la problématique de la perception et de l'appropriation de l'espace public. Est-ce mon droit fondamental de stationner mon véhicule gratuitement dans la rue en face de chez moi, donc sans supporter les coûts liés à l'encombrement de la voirie ?

Parallèlement à cette implication dans le quotidien des utilisateurs, le stationnement conditionne, et est conditionné par la circulation. En effet, à l'origine, le stationnement payant notamment, a été mis en place pour améliorer les conditions de circulation en ville. Les usagers en situation de recherche de stationnement entraînent un ralentissement de la circulation, qui de ce fait est moins fluide. La problématique de stationnement est donc à envisager avec les mesures en faveur d'une circulation optimale. Le couple stationnement/circulation conditionne également une bonne accessibilité en ville, et doit être envisagé en parallèle de la mise en place des transports en commun.

Le stationnement est donc une composante à part entière du système de transport urbain. Ces différents enjeux, stationnement circulation, transport en commun, s'articulent grâce à l'outil primordial d'une politique de transport, optimale : le Plan de Déplacement Urbain (PDU). Cet outil d'urbanisme permet d'harmoniser les déplacements sur un territoire.

1.2.2 D'un point A à un point B, intégrer le système de transport dans l'espace urbain

Il semble donc important d'intégrer le stationnement dans la politique globale des déplacements par le biais des PDU car « le stationnement est d'abord au centre de la qualité de vie des quartiers et donc de la pratique quotidienne des citoyens », en plus d'être au cœur des problématiques d'agglomération. (Certu, 2003) En effet une politique de stationnement cohérente et efficace passe par sa prise en compte dans le problème des transports et, plus largement de

l'accessibilité urbaine. Le stationnement peut être considéré comme « le lieu privilégié d'expression des contradictions de la ville » (Arrige, J-M., *et al*, 1994).

Par ailleurs, la politique de stationnement touche « les intérêts locaux et particuliers mais aussi plus globaux et collectifs » (Certu, 2003), comme nous avons pu le constater à travers la symbolique forte de l'automobile. La politique de stationnement doit répondre à une imbrication d'enjeux, qui s'articulent grâce à un PDU cohérent par rapport aux particularités du territoire sur lequel il s'applique. Ainsi, on distingue des enjeux liés à la qualité de vie des citoyens. La politique de stationnement a un rôle important à jouer dans l'émergence d'une nouvelle civilisation automobile par rapport aux questions d'environnement et de sécurité, mais elle reste également liée au paysage urbain. Ces problématiques sont de plus en plus préoccupantes par la pression de l'automobile sur la ville qui est de plus en plus forte.

Sur la question de l'environnement, le poids du stationnement en ville doit être envisagé, puisque celui-ci est indissociable du déplacement qui le précède ou le suit. Etant la finalité de tout déplacement, le stationnement se positionne comme un point stratégique des PDU. Cependant le stationnement ne sera intégré légalement aux réflexions sur les transports qu'en 1996 avec la loi LAURE (aussi appelée « loi sur l'Air »). La Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie, impose entre autres un système de modélisation et de prévention de la pollution. Elle renforce également le droit à l'information du public elle a également instauré la mise en place du plan régional de la qualité de l'air, du plan de protection de l'atmosphère et du plan de déplacement urbain.

L'incivilité qui va de paire avec le stationnement peut poser celui-ci comme un facteur accidentogène important et engendrer une certaine insécurité. L'amélioration des conditions de stationnement tend à augmenter la rotation des véhicules. Le stationnement doit faire l'objet de mesures de sécurisation des voiries, protection des cheminements piétons. De plus, la rotation des véhicules se place comme un point clé de la limitation de l'incivisme et donc de l'insécurité liée au stationnement. En effet, il est avéré que le sentiment de ne pas pouvoir trouver de place suscité par la faible rotation des véhicules en stationnement, tend à réduire le temps passé à chercher un emplacement licite. (Petiot, R., 2000). En d'autres termes, plus l'utilisateur aura l'impression que trouver une place de stationnement est difficile, plus il aura tendance à se garer de façon illicite (stationnement sur des emplacements interdits, stationnement en double file). Et cela même si la réalité présente des possibilités de stationnements licites. Un véhicule garé sur un emplacement non approprié peut entraîner une diminution de la visibilité pour les véhicules en circulation, lorsqu'une file de stationnement peut avoir une fonction de protection pour les piétons, car elle les isole de la circulation.

De ce fait la politique de stationnement doit prendre en considération la valorisation des espaces publics et peut contribuer à l'amélioration de l'usage de ces espaces. Le stationnement joue donc un rôle quant à la préservation de la diversité des usages de l'espace urbain, bien que l'encombrement visuel d'une file de stationnement doive être pris en compte.

La politique de stationnement est également une des clés de la vitalité des fonctions urbaines. De ce fait on considérera trois types de stationnement résultant de trois motifs principaux de stationnement qui présupposent trois fonctions urbaines : la fonction commerciale et le

stationnement visiteurs, la fonction économique et le stationnement pendulaires, la fonction résidentielle et le stationnement résidant.

D'abord, l'enjeu du stationnement des visiteurs se pose en général comme une priorité des politiques de stationnement car elle conditionne en partie la vitalité des centres et est soumise à la pression des commerçants. En effet, le commerce dit « périphérique » présente des possibilités de stationnement que le commerce de centre-ville ne peut que jalouser. Les zones commerciales se dotent en priorité d'espaces de stationnement gratuits afin d'attirer les clients. « No parking, no business » est l'apanage des centres commerciaux aux mensurations démesurées, inventé dans les années 60-70 en réponse au nouveau mode de déplacement individuel, l'automobile. Le fait de pouvoir se rendre, en voiture particulière, sur un lieu de consommation constitue alors une petite révolution. Aujourd'hui, la politique de stationnement doit tendre vers des facilités de stationnement en ville pour cette catégorie d'utilisateurs. Pour ce faire, la rotation des véhicules sur les places de stationnement est primordiale afin d'optimiser le nombre de clients. La rotation est facilitée par la caractéristique même de ce type de stationnement. De courte durée, il permet à l'utilisateur de faire ses courses, en payant un tarif adapté à ce type de stationnement.

Ensuite, la fonction économique est le corolaire du stationnement pendulaire. Ce deuxième type de stationnement concerne les travailleurs qui se rendent sur leur lieu de travail en voiture. Ce stationnement d'une durée plus importante ne peut supporter une rotation, c'est pourquoi les pendulaires doivent être dirigés vers le stationnement hors voirie, avec des mesures de tarifications préférentielles.

Enfin la fonction résidentielle entraîne le stationnement le plus long, le stationnement résidant. Le résident est souvent considéré comme l'oublié des politiques de stationnement. Les mesures en faveur de la rotation, et la volonté de rentabiliser les parcs pénalisent fortement cette catégorie d'utilisateurs.

Les lois LAURE et SRU préconisent des possibilités de favoriser, ou non, certains types de stationnement. C'est ce qui permettra la mise en place d'une certaine « discrimination positive » en faveur du stationnement résidant qui sera une des réponses à la diminution de la population des centres, en parallèle de la périurbanisation. Seront alors mis en place des dispositifs de « stationnement résidant » un peu partout en France, qui proposent des tarifs préférentiels pour les résidents.

Nous nous heurtons ici à un nouvel enjeu lié à l'organisation même du stationnement sur un territoire. En effet, bien que des mesures en faveur du stationnement résidant soient prises, comment garantir que le résident cherchant à stationner puisse trouver une place ?

Ainsi la politique de stationnement se doit de « garantir l'occupation des places offertes au public, de limiter le développement des pratiques illicites et d'assurer l'équilibre entre offres et demandes de stationnement » (Certu, 2003). Pour ce faire, il s'agit d'établir des mesures pénales fondées sur le maintien de l'ordre sur la voie publique et donc, une préoccupation de lutte contre la fraude et le stationnement illicite. Le contrôle du stationnement est l'héritage le plus ancien de la gestion des problématiques de stationnement. Ceci se traduit par un cadre d'action figé et

contraignant à la charge des municipalités, qui ne présentent pas toujours les moyens nécessaires financiers et institutionnels.

Prenons l'exemple de la fraude au stationnement. Nous considérerons ici le fait de ne pas payer le parage de son véhicule sur un emplacement de stationnement payant. Cette incivilité est punie par la loi. De ce fait le contrevenant s'expose à une contravention. Les tarifs des procès verbaux pour fraude au stationnement ont été fixés nationalement il y a environ 15 ans et n'ont que très légèrement évolué depuis. L'amende forfaitaire s'élevait à 11 euros, pour une contravention de 1^{ère} classe en cas de :

- non-respect des règles de stationnement payant
- non-respect du stationnement unilatéral alterné
- non-apposition d'un dispositif de contrôle de la durée du stationnement
- stationnement empiétant sur un passage piéton
- arrêt ou stationnement dans un sens contraire à celui de la circulation

Au 1^{er} août 2011, le prix de la contravention est passé à 17 euros, pour ces mêmes infractions. (Gouvernement français, www.amendes.gouv.fr).

Cependant il est avéré que le montant de la contravention dissuade de façon significative les fraudeurs quand il est compris dans une certaine fourchette. (Petiot, R., 2000). Cette fourchette peut être établie grâce à un modèle mathématique qui prend en compte différents facteurs influents comme le taux horaire du stationnement, la distance acceptable vers le lieu de destination, ou encore le temps de marche acceptable entre lieu de stationnement et de destination. Les raisons de la fraude et les mécanismes de dissuasion de fraude entre autres ont été étudiés par Romain Petiot dans sa thèse intitulée : « La fraude au stationnement » (Petiot, R., 2000).

De plus, rappelons que les recettes de la verbalisation des fraudeurs incombent à l'Etat, et est reversée partiellement aux municipalités. Nous sommes donc face à une carence de la surveillance dont la source est principalement « le manque de motivation des principaux acteurs », municipalités et agents de surveillance (DRAST, 1998). La tarification est un levier stratégique important qui permet un arbitrage. La fraude au stationnement restant un phénomène sans grand ampleur, le stationnement payant sur voirie présente des résultats d'exploitation plus rentables que le stationnement payant hors voirie. Le stationnement payant sur voirie se présente donc comme un moyen de financer les parcs.

Dans un souci d'unicité de gestion les collectivités locales font appel à des sociétés privées ou au principe d'économie mixte (Certu, 2003). Le stationnement payant est donc l'emblème d'un partenariat « public /privé » et n'est plus uniquement géré par la collectivité territoriale bien que celle-ci soit en charge de la stratégie globale à adopter en matière de stationnement. Le privé se pose donc comme le moyen de réalisation de la ligne de conduite fixée par la collectivité.

La politique de stationnement doit donc prendre en compte la qualité de vie des habitants, la vitalité des centres-villes mais aussi les logiques d'organisation concrètes du stationnement tout en s'intégrant dans un ensemble plus vaste, le système de transport. En effet, « le réseau routier commence là où est garée sa voiture et s'arrête là où on peut se garer » (Certu, 2003). De ce fait, la

gestion des déplacements sur un territoire, qui va du lieu de stationnement A au lieu de stationnement B et qui comprend entre temps le déplacement en lui-même, s'appuie sur les prérogatives fixées par le Plan de Déplacement Urbain.

Le PDU doit refléter la complémentarité entre déplacements particuliers et collectifs, de personnes et de marchandises. L'enjeu d'une politique de stationnement forte est l'accessibilité à la ville optimale, et plus particulièrement au centre-ville. Le stationnement se place comme un des leviers phares d'une bonne politique de déplacement.

Appuyons-nous à présent sur une situation théorique simple, illustré par la figure 4. Une municipalité cherche à optimiser l'accès à son centre en suivant les prérogatives nationales en matière de déplacements. La limitation de l'usage de la voiture étant de rigueur afin de limiter ses effets néfastes sur la ville. Outre la pollution et la congestion inhérentes à notre société « tout automobile » (Dupuy, G., 1999), la présence de la voiture contraint fortement les possibilités de l'espace urbain. En effet, limiter voir supprimer la voiture en ville c'est ouvrir la perspective de fonction urbaine délaissée faute de place physique en ville. Ainsi moins d'automobiles permet de piétonniser, réintroduire certains modes de transport en commun (tramway), redonner leurs fonctions d'espaces publics de convivialité à certains espaces anciennement réservés à la voiture et au stationnement notamment. Pour se faire, le PDU de la ville doit combiner mesures drastiques de stationnement et promotions massives des transports en commun. Contraindre voir, supprimer l'offre de stationnement en parallèle d'une augmentation de l'offre en transport en commun, entraînera le report modal de l'automobile vers les transports en commun. Les mesures en faveur des transports en commun doivent concerner la tarification d'une part et le cadencement d'autre part. Bien souvent des mesures de tarification préférentielle sont appliquées mais ne s'accompagnent pas de mesures en faveur d'une augmentation de la fréquence des transports en commun. Or, selon des dires d'experts, l'usager préfère passer plus de temps dans les embouteillages, dans sa voiture personnelle, même si cela implique un retard à son lieu de destination, que d'attendre un transport en commun. Ainsi le temps d'attente pour prendre un bus, train ou tram est perçu comme bien plus long que la même durée passée dans son véhicule personnel.

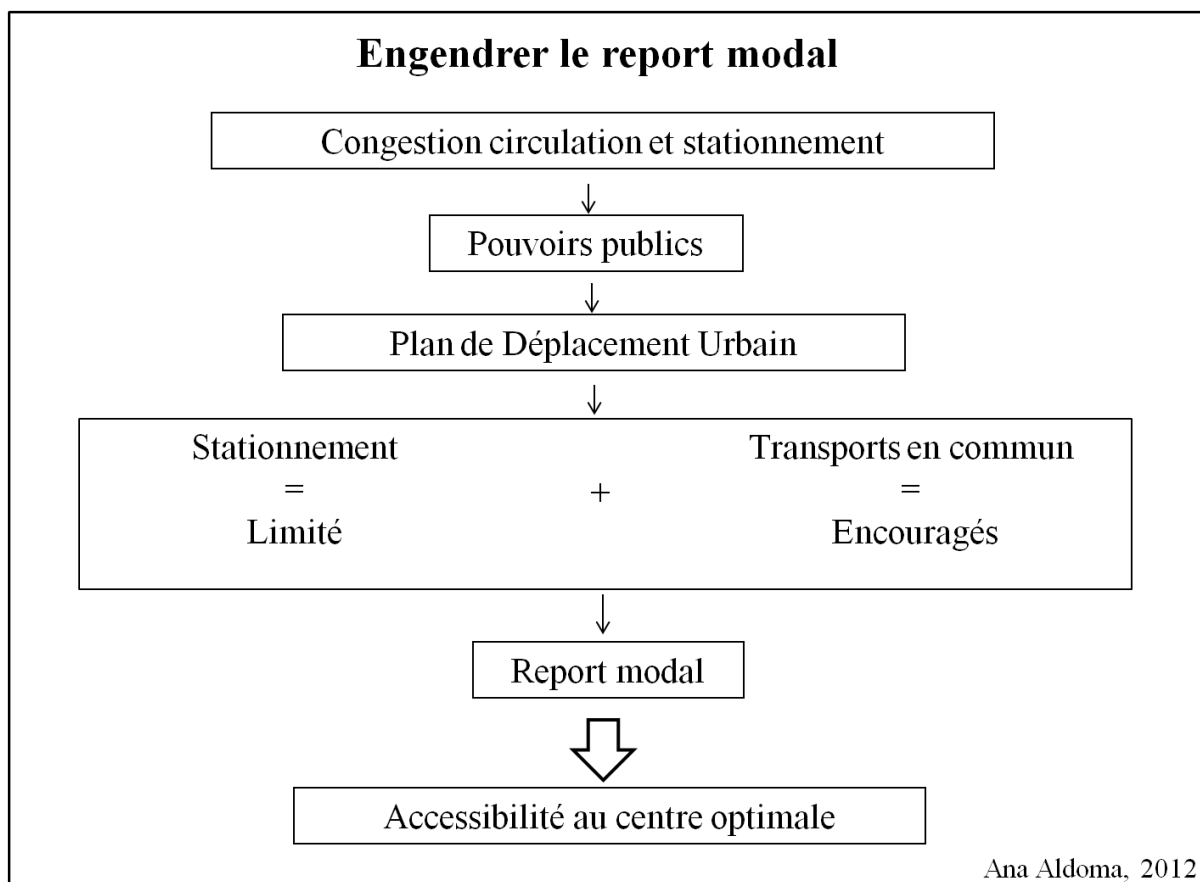


Figure 4 : Engendrer le report modal

En ce qui concerne les mesures préconisées en matière de stationnement reprenons les trois types de stationnement urbain : visiteurs, pendulaires et résidents. Nous l'avons vu, les visiteurs sont à privilégier dans le cadre du maintien d'une dynamique commerçante du centre. Le PDU doit donc favoriser l'accès de ce type d'utilisateurs en améliorant la rotation du stationnement qui permet de réduire le temps de recherche d'une place et qui réduit de fait la pollution atmosphérique. Des mesures de tarification préférentielle sont à appliquer. Une franchise de 20-30 minutes à 1 heure est à encourager, et ne présente pas une perte financière pour la municipalité pour autant. Cette franchise permet au contraire de rendre plus accessible le stationnement pour cette catégorie de population. Dans une logique plus durable des déplacements, les visiteurs devraient également accéder au centre en transport en commun. Cependant ce type d'utilisateurs est encore toléré à condition de gérer de façon optimale l'accès de notre deuxième type de population utilisant le stationnement, les pendulaires.

Les actifs sont la catégorie d'utilisateurs à cibler quand à l'utilisation des transports en commun. Il s'agit là de motiver cette population à utiliser les transports en commun, en appliquant la même logique, supprimer les possibilités de stationner d'une part et proposer des solutions d'accès alternatives au centre d'autre part. Nous nous heurtons à un problème fondamental : l'automobiliste préférera une contrainte tarifaire élevée pour stationner son véhicule que l'usage des transports en commun. Proposer des solutions de transports collectifs n'est donc pas suffisant,

il ne faut plus laisser la possibilité, aussi minime soit elle, aux automobilistes de pouvoir utiliser leur voiture personnelle.

L'accessibilité pourrait donc s'envisager par des mesures en faveur des parcs relais, dit « P+R » (Park and Ride) Le parc relais, situé aux points stratégiques aux abords de la ville, doit permettre à l'utilisateur de déposer son véhicule, et de prendre les transports en commun pour se rendre en ville. Ici aussi des tarifs préférentiels et un cadencement de transports collectifs est à privilégier. Le parc relais se pose donc comme le lieu du report modal de la voiture particulière vers les transports collectifs. Cependant, le « P+R » est trop souvent envisagé comme une offre supplémentaire plutôt qu'une solution de substitution à l'usage de l'automobile (Certu, 2003). En admettant, dans notre ville fictive, que grâce à un PDU efficace, les actifs se rendent au centre en transport en commun, le stationnement pendulaire n'étant plus envisageable et que les visiteurs bénéficient d'une offre de stationnement adaptée à leurs besoins. Nous devons à présent nous pencher sur le dernier type de stationnement, le stationnement résident.

Cette dernière catégorie de stationnement, est à privilégier selon le Certu (Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les Constructions Publiques). Il s'agira donc d'encourager des tarifs préférentiels en journée par le biais de la mise en place de « stationnements résidents ». Les résidents peuvent obtenir un macaron qui leur permet de stationner en ville à moindre frais. Le problème de trouver une place de stationnement ne se posera plus pour le résident car l'offre de stationnement sera dès lors adaptée à la demande. Le stationnement pendulaire étant supprimé, les places seront donc disponibles pour les résidents. Cette tarification préférentielle doit également s'accompagner de mesures en faveur de l'utilisation des transports en commun dans le cadre de déplacements en ville, notamment vers les lieux d'activités.

Mais ne pouvons-nous pas aller plus loin dans la conception d'une ville plus accessible ? Pourquoi ne pas préconiser, sur le modèle des éco quartiers, une suppression du stationnement résident ou du moins une forte diminution des possibilités de stationner pour le résident du centre ? En effet, le résident du centre ville a fait le choix de vivre dans un contexte où la configuration urbaine ne permet pas la possession d'une voiture, par manque de place physique. De ce fait, avec une offre de transport en commun efficace la possession d'une voiture n'est donc plus la panacée des urbains. La situation parisienne illustre ce report modal. Avec un métropolitain qualifié de performant, qui couvre de manière efficace la ville, le taux de motorisation des parisiens est de l'ordre de 40 % quand la moyenne nationale se positionne autour de 80 % (INSEE, 2008). L'automobile redevient à ce moment là un bien familial et estival, le moyen de transport du week-end et des vacances comme ce fut le cas à ses débuts.

Bien que cette proposition soit la plus propice à la mise en place de villes plus durables, nous nous heurtons à une difficulté liée à la nature même de l'objet automobile. Il semble difficile, de suspendre la liberté du français de posséder une, deux voir trois voitures. Limiter le stationnement résident au point d'engendrer un recul de la motorisation pourrait s'apparenter à une volonté de supprimer cette liberté de posséder une automobile. Au vu du contexte national et de l'attachement du français à sa voiture, cette mesure semble difficilement applicable, du moins du point de vue de l'enjeu politique que représente le stationnement. La mise en place d'un tel PDU peut se présenter comme un frein dans un cadre électoral. De ce fait, on comprend mieux la frilosité de certaines municipalités à appliquer ces prérogatives nationales. En effet, la voiture est un objet tellement ancrée dans notre quotidien que toute mesure visant au report modal, comme par

exemple des mesures de restrictions significatives du stationnement est prise comme un affront par la population. En témoignent les lettres adressées à la municipalité lilloise qui ont été recueillies et analysées par Sylvie Mathon dans sa thèse *Le stationnement résidentiel sur l'espace public. État des lieux, problèmes et perspectives. Une application à l'agglomération lilloise*. « Je m'étonne une fois de plus qu'à l'approche d'une échéance électorale (locale ou pas) on se soucie peu du bien-être des citoyens." (Signé : une habitante mécontente parmi d'autres riverains mécontents) ou encore, « Nous savons que le quartier X n'est guère au cœur des préoccupations de Y... Toutefois, c'est pour les élections des représentants municipaux de X que nos bulletins de vote seront prochainement glissés dans l'urne » (Mathon, S., 2008).

De ce fait, la mise en place de solutions de gestion au problème engendré par la « dépendance automobile » (Dupuy, G., 1999) fait apparaître trois approches dominantes, à travers le monde (Orfeuil, JP., 1994). Cette typologie (cf. figure 5) a été mise en place à la suite du travail d'Alain Bieber, Marie-Hélène Massot et Jean-Pierre Orfeuil, qui permet d'envisager trois dynamiques urbaines de gestion, plus ou moins reliées aux traditions économico-culturelles, à partir de l'organisation de l'espace. « Le potentiel d'expansion urbaine (et son contraire, la densité) et de la spécialisation des espaces » (Orfeuil, JP., 1994). Par « expansion urbaine » est entendue l'extension du territoire urbanisé, plus ou moins facilitée. L'« expansion urbaine » est importante en France, en témoigne la dynamique de périurbanisation. La « spécialisation des espaces », entraîne une volonté plus ou moins importante des pouvoirs publics ou du marché, à attribuer une fonction bien définie à un espace résidentiel, industriel etc. (Orfeuil, JP., 1994). La France, avec sa tradition de « zonage urbain » présente une spécialisation des espaces marqués. Si nous considérons les deux points clés du résonnement et leur plus ou moins grande intensité nous obtenons la typologie suivante :

	Spécialisation des espaces	
	+	-
+	Saint Simonien	Californien
-	/	Rhénan

Source : d'après Orfeuil, J-P., 1994

Figure 5 : Le modèle de gestion en fonction de l'organisation de l'espace

Gardons à l'esprit qu'il s'agit là d'« archétypes », et que la dynamique urbaine française emprunte tantôt à l'un, tantôt à l'autre.

Le modèle dit « Saint Simonien », traduit une grande volonté de planification de l'espace, une « centralité affirmée » (Orfeuil, JP., 1994) et un potentiel d'expansion urbaine élevé. Le centre concentre et attire l'emploi hautement qualifié, engendrant un immobilier à prix élevé, tandis que la périphérie s'urbanise grâce à la mise en avant des moyens de déplacement de masse, et crée des formes urbaines type « grands ensembles ». C'est le mode de production fordiste qui est à la base

de ce modèle. La mobilité en transport en commun prédomine, bien que progressivement remplacée par la voiture, au vu de l'offre abondante de possibilités de stationnement.

Le modèle dit « Rhénan », se place comme le stéréotype des pays d'Europe du Nord et prend en compte des valeurs particulières en faveur d'un certain développement durable. Ainsi calme et air pur en centre ville sont possibles par une mixité importante et une lutte contre l'expansion spatiale. Ici la priorité est donnée aux transports dits « doux ». Tram, vélo, marche à pied constituent les modes de déplacement privilégiés du modèle Rhénan.

Le modèle dit « Californien », s'illustre « parce que les pouvoirs publics ne peuvent pas donner l'impression de ne rien faire, face à des problèmes considérés comme de société, ils inscrivent plus ou moins leur action dans le cadre des dynamiques spontanées » (Orfeuil, JP., 1994). Cette volonté du laisser-faire caractérise une organisation de l'espace sous le signe d'un fort potentiel d'expansion et de l'absence de zonage urbain. En d'autres termes, l'urbanisme se développe, non pas de manière anarchique et chaotique, mais grâce à des dynamiques d'autonomie plus importantes que dans les deux précédents modèles. La volonté de planifier reste faible. De ce fait, les « Edge Citys » sont le symbole de ce type d'urbanisation. « Sorte de villes nouvelles spontanées » (Orfeuil, JP., 1994), une Edge City se pose comme le marqueur du libéralisme et de l'individualisme axé sur les nouvelles technologies, les déplacements se font donc en voiture particulière.

Envisageons la problématique du stationnement avec les deux indicateurs préconisés par Alain Bieber, Marie-Hélène Massot et Jean-Pierre Orfeuil. Dans notre ville fictive, qui a mis en place un PDU optimal visant à réduire l'usage de la voiture, l'expansion du stationnement est faible, les possibilités de stationnement tendent à être supprimées. Par ailleurs, on parlera plutôt d'une mixité fonctionnelle des places restantes. En effet, la « spécialisation » ne se ferait pas au niveau de la place même, mais de la tarification. En d'autres termes il n'y a pas d'emplacements réservés « résidents » ou « visiteurs » mais une tarification adaptée à l'usage de la place de stationnement. Nous nous trouvons donc ici dans les caractéristiques du modèle dit « Rhénan » qui prône le développement du report modal vers des modes de déplacement « doux » en phase avec les principes du développement durable (cf. figure 6).

Défini par le rapport Brundtland, publié en 1987, le développement durable est un processus qui vise à établir un cercle « vertueux » en conciliant trois piliers : économie, écologie, social. Il s'agit donc d'un « développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures à répondre aux leurs ». Le développement durable se place en opposition au modèle de développement classique dont les limites ont été mises en évidence dès les années 70. Il s'agit donc de construire un « nouveau projet de société » plus respectueux des personnes et de l'environnement, sans pour autant faire l'impasse sur un système économique performant. Le développement durable se schématise comme suit :

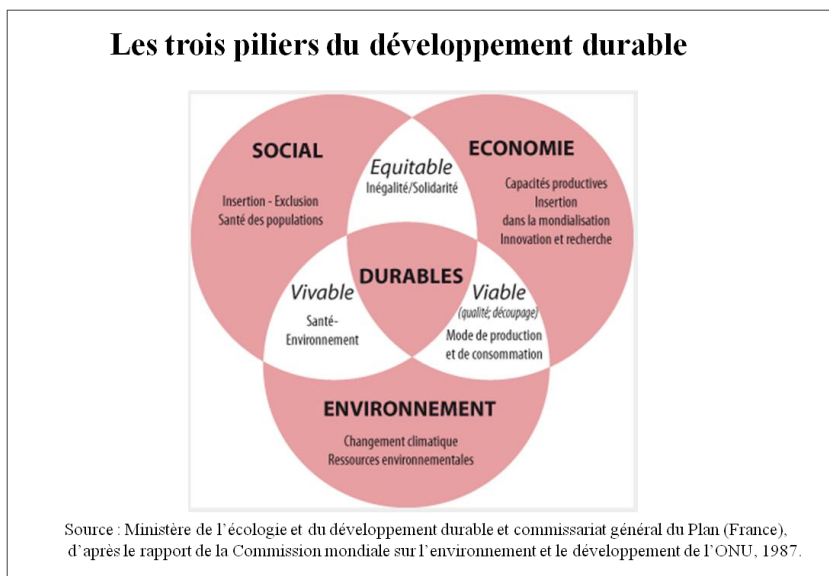


Figure 6 : Les trois piliers du développement durable

Chaque cercle représente un pilier du développement durable. La conjonction des trois piliers entraîne la durabilité au cœur de ce développement qui est permise par la mise en place des concepts d'équité, de viabilité et de vivabilité.

Frottons-nous à présent à la réalité. Nous l'avons vu, la pression quant à la mise en place de mesures en faveur d'une limitation drastique des possibilités de stationnement est telle que peu de municipalités tendent vers cette solution. Les collectivités locales, souvent dans un souci électoral, prévoient au contraire une augmentation des possibilités de stationnement avec la création de parcs en ouvrage par exemple. Dans cette configuration, l'expansion du stationnement est importante. Il n'y a pas de spécialisation des emplacements qui sont destinés à l'ensemble des usagers cherchant à stationner sans distinction entre les motifs de leur stationnement.

Nous nous rapprochons donc plus du modèle dit « Californien » qui engendre des dynamiques spontanées. Dans le cadre du stationnement ces dynamiques spontanées peuvent se traduire par une volonté de l'individu à résoudre les problèmes inhérents à une mauvaise politique de transport en commun. La faiblesse des transports en commun ne permettant pas le report modal, l'individu préférera accéder au centre en voiture. Se pose alors la question du stationnement qui dépend techniquement de la capacité d'accueil initiale du site. La politique de stationnement via le PDU ne répondant pas aux attentes de la population, on voit émerger des solutions individuelles aux problèmes de stationnement. Ainsi, certaines villes présentent un stationnement illégal important, notamment le stationnement en double file qui est une des solutions historiquement utilisées par l'utilisateur lorsque les possibilités de stationnement sont trop faibles.

Dès 1965, à Lyon, la situation de la demande en stationnement face à l'augmentation de la motorisation des ménages est telle que le stationnement en double file se présente déjà comme une solution au problème d'« asphyxie du centre » par la voiture (Certu, 2000b).

Nous pouvons illustrer cette situation par la figure 7 :

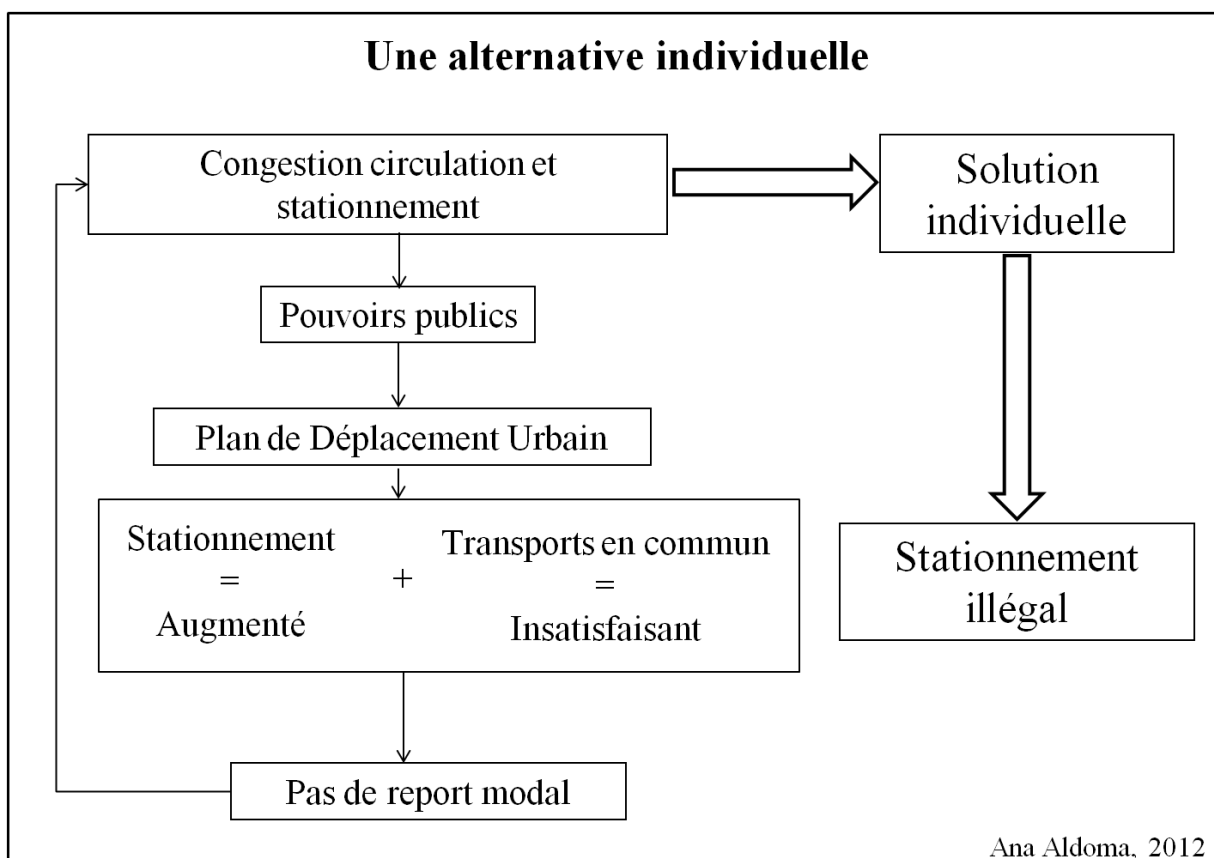


Figure 7 : Une alternative individuelle

De plus, la relation symbolique à l'automobile et donc au stationnement est telle que les municipalités sont relativement frileuses quand à l'adoption de PDU drastiques en faveur du développement durable et donc de la suppression de la voiture en ville. La situation étant « bloquée » dans bien des agglomérations et les Pouvoirs Publics ne pouvant se résoudre au fameux « laisser-faire » (Orfeuill, JP., 1994), les politiques de stationnement se présentent donc comme faibles, et de ce fait ne s'appliquent pas de façon massive comme préconisées par les directives nationales. Les initiatives individuelles sont donc « légitimées » (bien que le terme soit un peu fort pour décrire ce phénomène) par les Pouvoirs Publics en charge du stationnement.

La gestion du stationnement payant n'est pas simple car elle prend en compte beaucoup de facteurs et dépend de la capacité d'accueil initiale d'un site. Il faut tenir compte de l'évolution de la politique de stationnement sur le site pour comprendre les mécanismes actuels de répartition et de gestion du stationnement. Le stationnement doit être envisagé comme une composante à part entière du système de transport.

Cet « objet stationnement » est à considérer en tant que tel mais aussi à intégrer à la problématique globale des transports et peut donc faire l'objet de dynamique spontanée, émanant

de l'individu. Certains territoires se prêtent plus facilement à l'émergence de ce type de dynamique qui se présente comme la résultante d'un contexte, institutionnel et social particulier. L'identification des lieux supports de ce type d'organisation est dans la plupart des cas, le fait d'observations d'experts. Nous nous attacherons à décrypter un cas particulier, le stationnement à Nice.

Le cas niçois du stationnement répond à une gestion institutionnelle, conditionnée par un contexte particulier qui a engendré un phénomène bien spécifique, une gestion individuelle de la problématique de stationnement. L'enjeu sera donc de voir en quoi le cas de Nice en termes de stationnement présente des dynamiques spécifiques qui s'apparentent à une action spontanée de l'individu. Pour ce faire nous devons dans un premier temps nous pencher sur le contexte niçois de cette gestion du stationnement bien spécifique.

2 Nice, un cas particulier, des « zones bleues » au stationnement intelligent

2.1 Evoluciuon de lou estaciounà nissart¹

La ville de Nice se présente comme une des villes pionnières en France en ce qui concerne l'institutionnalisation du stationnement. En comparaison, pour la capitale les préoccupations autour de la problématique du stationnement commenceront à être envisagées presque 10 ans après que la municipalité niçoise n'est optée pour un contrôle plus efficace du stationnement sur son territoire. Cette préoccupation s'inscrit dans le contexte de l'augmentation de la motorisation des ménages. Face à cet engouement pour l'automobile, Nice doit affronter la mise en place du tourisme de masse sur son territoire. De ce fait, pour préserver le pittoresque du centre historique, la municipalité « ne peut plus admettre trop de voitures dans son centre » (Certu, 2000b).

La municipalité tente à ce moment là d'établir un contrôle du chaos circulatoire qui règne sur la ville tout en proposant une solution pour répondre aux nouveaux besoins en stationnement des niçois, mais aussi des touristes. Une politique de stationnement s'impose. Dès 1947, une commission de la circulation est créée pour la ville. Nice se dote alors d'une réglementation de la circulation.

Si l'on considère que 20 à 25% des usagers en situation de circulation, aux heures de pointe sont à la recherche d'un emplacement de stationnement, (Ville de Nice, 2011) il est aisé de comprendre le lien entre les deux états possibles de la voiture, qui sont : circuler et stationner. La capacité du réseau arrivant à ses limites et la situation du stationnement n'étant pas réglementée, en 1963 la municipalité opte donc pour la mise en place des zones bleues, qui se pose comme la première étape du contrôle institutionnel du stationnement.

Des emplacements destinés au stationnement sont dès lors délimités. Ceci constitue une petite révolution. Rappelons qu'à ce moment là l'espace sur lequel les véhicules stationnent n'est

¹ Evolution de la situation niçoise

en aucun cas réservé ou prévu à cet effet. L'instauration des zones bleues constitue donc une volonté de maîtriser les possibilités de stationnement dans la ville.

Bien que cette mesure soit envisagée comme une certaine réduction du « droit » au stationnement, qui va de paire avec la « liberté » de posséder une voiture, les zones bleues sont plutôt bien accueillies par la population. En effet, cette mesure est finalement peu contraignante. Notons que cartographier ces zones bleues originelles n'est pas possible, le dispositif ayant été abandonné à Nice. Ce type de stationnement est intrinsèquement destiné à la catégorie des visiteurs puisque le temps de stationnement sur un même emplacement est limité à environ 1 heure. L'utilisateur doit se procurer un « disque de stationnement » qui indique l'heure d'arrivée du véhicule sur l'emplacement. Les agents chargés du contrôle du stationnement peuvent ainsi savoir de façon plus ou moins précise depuis quand et surtout jusqu'à quand le véhicule peut stationner sur cet emplacement.

Les résidents et pendulaires, dont le stationnement présente une durée significativement plus importante sont de fait exclus de ce type de stationnement. Le besoin en stationnement de ces deux catégories restant constant de même que les possibilités de stationnement, les usagers se voient contraints de s'adapter. C'est le début de la fraude au stationnement.

On observera à Nice un phénomène tout à fait particulier. Face à cette très forte contrainte temporelle du stationnement en zones bleues, les individus s'organisent. Les « clochards » (Declerk, P., 2001) s'improvisent « gardiens d'autos ». Avec l'accord des propriétaires des véhicules et moyennant finances, les clochards sont chargés de tourner les disques de stationnement. De ce fait le contrôle de ces véhicules devient plus compliqué, les automobilistes ne sont donc plus verbalisés (Certu, 2000b). Cette pratique, qui semble inédite, est rapportée dans très peu de documents. Nous n'avons donc aucun moyen d'analyser précisément ce phénomène afin de dire s'il s'agit là d'une pratique purement endémique. De plus, bien que nous puissions nous demander si cette organisation des individus face une contrainte institutionnelle s'apparente au concept d'auto-organisation, nous ne sommes pas en mesure de valider ou non cette hypothèse.

La fraude constitue donc une des problématiques centrales et récurrentes de la politique de stationnement, en général. Si à Nice les fraudeurs établissent des techniques qui semblent très « organisées », les lyonnais ne sont pas en reste et falsifient directement les « fiches de stationnement », ancêtre du procès verbal que nous connaissons tous plus ou moins bien (Certu, 2000b). Le contrôle du stationnement en zones bleues est difficilement gérable et les automobilistes ne s'inquiètent pas vraiment de la verbalisation. Cette constatation est effectivement valable pour la plupart des grandes villes qui ont mis en place ce dispositif. Les mesures prises n'étant pas efficaces, une solution plus durable doit être envisagée. En effet, le dispositif de zones bleues, est mis en place dans le but de favoriser la rotation des véhicules. Le temps de recherche d'une place de stationnement se réduit alors et la circulation se fluidifie. La zone bleue devait permettre également de traiter le problème de la « voiture ventouse ». Il s'agit d'un véhicule en situation de stationnement très longue durée.

Aujourd'hui on considère que le temps de stationnement, sur le même emplacement, ne doit pas excéder sept jours. Ce temps maximal de stationnement, sur le même emplacement, peut être réduit par décret municipal en fonction des attentes de l'institution quand à la rotation des véhicules en stationnement. La lutte contre les voitures « ventouses » est toujours d'actualité à

Nice. Dans les années 50, le problème se pose déjà. Le projet d'élargir le dispositif de zones bleues est donc abandonné.

En 1964, la municipalité établit un document visant à informer la population de la problématique du stationnement et de la circulation à Nice, ainsi que des programmes envisagés pour répondre au mieux aux attentes des niçois en matière de stationnement. Ce document fait suite à un rapport complet de la situation de la circulation et du stationnement niçois. Cette étude s'inscrit dans la mouvance nationale en faveur des analyses monographiques du problème global de stationnement. Ce rapport établit donc différents types de stationnement.

Le stationnement « garage », qui est le stationnement que nous qualifierons de « résidents » qui ne doit plus se pratiquer sur la voie publique, durant la journée et dans le centre ville tout au moins. Le stationnement « travail », ou stationnement « pendulaires » doit se faire en parcs. Le seul stationnement toléré dans le centre et sur la voie publique est le stationnement dit « visite ou occasionnel », le stationnement « visiteurs ».

C'est le début des mesures prises en faveur des parcs en ouvrage privé puis public, dans un premier temps et du stationnement payant sur voirie dans un second temps.

Les parcs en ouvrage privé dans un premier temps, se présentent comme le moyen de faire une transition dans l'acceptation du stationnement payant par la population. Ces ouvrages privés se posent comme un service proposé au conducteur qui cherche à stationner dans des conditions optimales. De ce fait, payer pour stationner paraît plus légitime. Ainsi la ville de Nice met en place des mesures d'incitations fiscales en faveur de la construction de parcs privés. C'est également le début de la mise en place de parcs souterrains. Par la suite, la ville mobilisera des fonds importants dans la mise en œuvre d'une nouvelle réglementation de la circulation et de parkings non payants.

Mais la municipalité se heurte à un puissant frein financier. En effet, mettre en place une réglementation du stationnement est une entreprise coûteuse et non lucrative. La ville de Nice demande donc une intervention de l'Etat, qui sera accusé « d'avoir volontairement ignoré la question » (du stationnement) (Certu, 2000b). De plus le manque de performance du contrôle du stationnement se fait de plus en plus ressentir.

En 1965, la solution sera l'instauration du stationnement payant sur l'espace public. Les parkings créés par la municipalité deviendront payants. L'apport financier devra permettre le financement de nouveaux parcs, afin de répondre pleinement au besoin en stationnement des niçois. Cette mesure fera l'unanimité auprès de la population après une période d'adaptation et de « mauvaise humeur » (Certu, 2000b).

Par la suite, 1967 marquera le début du stationnement payant sur voirie qui sera d'abord expérimenté sur les artères principales de circulation (Gambetta, Jean Medecin). (Certu, 2000b). Ces deux grands axes sont représentés sur la carte, figure 3, ainsi que les parkings gérés par la Semiac, les rues vidéo-surveillées et la rue support du « stationnement intelligent ». Ces dispositifs seront analysés plus loin.

Trois cents parcmètres sont donc installés sur les « bordures de voie longeant les propriétés municipales » La localisation précise des parcmètres originaux est difficilement envisageable, étant donné leur nombre. La problématique est la même quant à la localisation des parcmètres

actuellement en service. La ville concèdera l'exploitation de ces parcmètres à une société privée tout en gardant un intérêt aux recettes. Cette pratique marque le début de la mise en place du partenariat public/privé autour de la question du stationnement. Ceci n'est pas le seul fait niçois mais plutôt une tendance lourde en matière de stationnement. Ainsi la SEREL, « entreprise de signalisation routière » a la charge de la gestion des parcmètres. Le dispositif présentant un bilan satisfaisant sera étendu à la demande, entre autres, des commerçants et comités de quartiers (Certu, 2000b). Une première enquête sur le stationnement permet d'évaluer ce besoin en dispositif de stationnement. Avec la mise en place du stationnement payant sur voirie, le problème de la fraude au stationnement s'intensifie. Les fraudeurs introduisent des « rondelles métalliques à la place des pièces ». En 1971, deux fraudeurs seront condamnés. La municipalité augmentera donc les effectifs des contrôleurs et plantera le premier poste fixe entièrement dédié au contrôle du stationnement payant place Masséna (cf figure 6) (Certu, 2000b).

Nice se place comme une des villes pionnières en matière de mise en place d'une réglementation de la circulation et du stationnement. Cette évolution institutionnelle s'est faite de façon relativement souple et a été accueillie sans trop de réticences par la population. A titre de comparaison, le stationnement payant sur voirie lyonnaise, phase ultime de l'implantation du système de stationnement, est voté par le Conseil Municipal en 1970 quand la ville de Nice est dotée de 645 places équipées de parcmètres fonctionnels dès 1967. Cependant, il est à noter que la situation du stationnement niçois mis en place dans les années 70 perdurera sans grande évolution jusqu'en 1984, date à laquelle la gestion du stationnement sera reprise par la Semiacs (Société d'Economie Mixte Intercommunale pour l'Amélioration de la Circulation et du Stationnement). La création de cette société se pose comme une avancée majeure au niveau de la situation du stationnement à Nice.

2.2 Ancuei, Estat de la situacioun de lou estaciounà nissart²

2.2.1 Une gestion partagée : la Semiacs, un outil municipal

Bien que le stationnement à Nice fût mis en place au début des préoccupations nationales sur la question, la municipalité est confrontée à un problème simple. Avec l'essor considérable de la motorisation des ménages et face au surcoût engendré par la mise en place nécessaire de nouvelles possibilités de stationnement, la ville se verra très vite dans l'incapacité financière de répondre à la demande en stationnement. De plus, les recettes engendrées par le stationnement payant ne suffisent plus à financer de nouvelles places de parking, de nouveaux parcmètres et autres horodateurs. Il faut donc trouver le moyen de financer la mise en place de tels équipements.

La solution sera donc la création, en 1984, d'une société dite « d'économie mixte », c'est-à-dire dont la majorité du capital est détenue par une personne publique, ici la Ville de Nice.

² Aujourd'hui, état de la situation du stationnement niçois

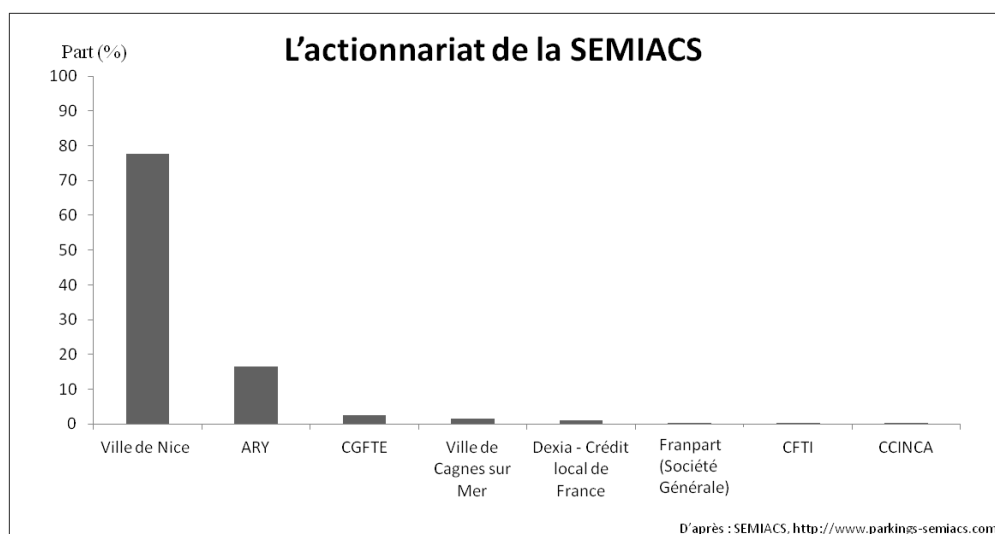


Figure 8 : L'actionnariat de la SEMIACS

De fait, la Semiacs est détenue à 77,65 % par la ville de Nice. Les 22,35 % restant sont détenus par des actionnaires privés tel que Véolia ou encore la Société Générale. Ce principe permet à la mairie de Nice d'être majoritaire quant à la prise de décisions en ce qui concerne les mesures à entreprendre tout en concédant la gestion du stationnement à une entreprise qui fonctionne avec une logique libérale et capitaliste. « Son statut particulier lui permet ainsi d'associer la souplesse et la réactivité d'une société privée, tout en demeurant au service de l'intérêt général, sans grever les fonds publics. » (Kandel, B., www.parkings-semiacs.com)

L'entreprise est chargée d'appliquer les stratégies définies par son actionnaire principal, la ville de Nice. La SEMIACS « s'efforce non seulement d'être un outil efficace au service de la ville mais aussi force de propositions pour tous les projets touchant au stationnement et visant à faciliter la circulation. » (Kandel, B., www.parkings-semiacs.com). Cette implication de la municipalité au sein de cette entreprise semi-privée s'illustre par la nomination de Benoît Kandel, premier adjoint du maire de Nice, M. Christian Estrosi, à la direction de la Semiacs. Ceci entraîne donc une gestion du stationnement en fonction des contraintes d'aménagement imposées par la municipalité à travers le Plan de Déplacement Urbain en parallèle de la possibilité d'appliquer une logique propre aux entreprises privées, soutenue notamment par l'innovation technique.

La Sémiacs se présente donc comme l'outil de la municipalité. Dans un premier temps, en charge uniquement de la gestion du stationnement sur voirie, la Semiacs se verra par la suite dans la capacité de racheter leur part aux exploitants privés des parcs en ouvrage et sera ensuite à l'origine de la construction de la majorité des nouveaux parcs en ouvrage sur la ville. Ainsi, la Semiacs contrôle aujourd'hui l'intégralité des possibilités de stationnement payant sur Nice.

2.2.2 Stationner en ville : l'offre de stationnement à Nice

La municipalité, par l'intermédiaire de la Semiacs propose selon le document « Lutte contre le stationnement abusif » édité par la ville de Nice, différentes possibilités de stationnement. Nice compte donc 14 000 places de stationnement sur voirie dont 9000 payantes, 22 800 places réparties dans 41 parkings en ouvrage, ainsi que 1 360 places en parcs relais. Ces 38 000 places s'adressent aux « véhicules légers », c'est-à-dire tout « véhicule automobile ayant un poids total autorisé en charge (PTAC) qui n'excède pas 3,5 tonnes, affecté au transport de personnes et comportant, outre le siège du conducteur, huit places assises au maximum » selon le décret n° 2011-1475 du 9 novembre 2011, comportant diverses mesures réglementaires de transposition de la directive 2006/126/CE relatives au permis de conduire.

A ceci doit s'ajouter 370 places pour « véhicules équipés des personnes à mobilité réduite » et 7 700 places dédiées aux deux roues. Mais que représentent ces comptages par rapport aux véritables besoins des niçois ?

En 2009, la population niçoise était motorisée à 65,9 % selon l'INSEE. L'ensemble de la population française est motorisée à 83,5%, les marseillais à 68,1 %, les parisiens à 39,9 %, les fuvelains³ à 93,9 % (INSEE, RP 2009). Il est à noter que la motorisation ne cesse de prendre de l'essor en France. La distance des habitants au centre de l'agglomération la plus proche qui concentre l'essentiel de l'emploi peut être considérée comme une piste d'explication de ces taux. De plus les possibilités de report modal dans le cadre de l'accessibilité à cette agglomération jouent un rôle majeur dans la stratégie de possession d'un véhicule.

Ainsi, Paris présente un des taux de motorisation les plus bas de France, la performance du métropolitain n'est pas étranger à cette situation. Par opposition, Fuveau, se situant en périphérie de l'agglomération Aix-Marseille et de surcroît, ville pour laquelle les possibilités de report modal pour accéder à Aix en Provence ou Marseille restent très limitées, la possession d'au moins un véhicule concerne la quasi-totalité de la population.

Considérons à présent les chiffres avancés par la municipalité en ce qui concerne la motorisation des niçois. La commune enregistre 188 000 immatriculations en 2011 (Ville de Nice, 2011). Sont donc pris en compte ici, les véhicules dits « légers », les voitures, mais aussi tout type de véhicule devant faire l'objet d'une immatriculation (deux roues, tracteurs, camions, etc.). En prenant en considération la population de la ville et le nombre d'immatriculations annoncé par la commune, la population niçoise est motorisée à 54,5 %. Nous sommes donc face à un écart de plus de 10 points entre les chiffres annoncés par la municipalité et ceux de l'INSEE. Nous pouvons donc émettre deux hypothèses.

Les chiffres de l'INSEE n'ayant pas fait l'objet d'une réactualisation depuis 2009, on peut considérer les chiffres de la municipalité comme les plus actuels. La motorisation des niçois aurait donc reculé d'une dizaine de points. Au vu du contexte actuel des possibilités, mais aussi des préférences de déplacement des français, clairement en faveur de l'automobile, cette hypothèse

³ Les fuvelains sont les habitants de Fuveau, ville de la périphérie de l'agglomération Aix-Marseille, qui compte environ 11 000 habitants.

semble difficilement envisageable. Cependant pouvons-nous considérer que les chiffres avancés par la mairie ont été biaisés pour une quelconque raison ?

Le stationnement à Nice se pose comme un enjeu sensible. En effet, par une contrainte spatiale très importante, stationner à Nice requiert une motivation à toute épreuve pour les automobilistes. Si nous considérons l'intégralité de la commune, et ses possibilités de stationnement comptabilisés par la Semiacs, la ville est dans l'incapacité de proposer une place de stationnement pour chaque véhicule immatriculé sur son territoire.

Chaque véhicule immatriculé bénéficie d'environ 0,24 places, soit environ une place de stationnement pour quatre immatriculations. Pondérons ces résultats. Seules les places gérées par la Semiacs sont prises en compte ici. Les possibilités de stationner sur un espace privé, en d'autres termes, garer son véhicule dans son garage ou jardin ne sont pas envisagées ici.

Ces difficultés de stationnement diminuent lorsque nous nous éloignons de la bande littorale. La forte densité de bâti, qui s'estompe vers le nord et l'ouest de la ville, ne laisse que peu de place au stationnement. A cela s'ajoute une volonté de piétonniser certaines zones et de chasser de fait l'automobile de la voirie, et donc le stationnement, comme c'est le cas pour le vieux Nice et certaines rues du centre. Cette mesure n'est pas envisagée dans d'autres secteurs de la ville.

De plus, nous devons prendre en compte les caractéristiques même du bâti et notamment l'année de construction des édifices qui peut conditionner l'affectation ou non d'un espace de stationnement pour le bâtiment. Ainsi les formes urbaines nous renseignent sur les possibilités de stationnement. Le centre historique, avec ses rues sinueuses et étroites ne peut accueillir de voitures, il restera donc piéton. Lorsque l'on s'éloigne vers les collines, on peut constater de grands ensembles, du pavillonnaire, de la résidence individuelle. Les surfaces disponibles étant plus importantes, l'espace de stationnement est généralement pris en compte au moment de la construction et s'apparente à des parkings privés pour les grands ensembles et lotissements pavillonnaires, des garages pour les résidences individuelles.

Considérons à présent les possibilités de stationner sur notre zone d'étude. Ce périmètre couvre le « centre-ville », le quartier Riquier, le boulevard de la Madeleine et l'avenue de la Californie. Cette zone représente 22 % de la superficie totale de la ville et concentre 32,58 % des possibilités de stationner proposées par la Semiacs. Sur notre zone d'étude, 1,2 % de l'espace est donc consacré au stationnement. Chaque jour, c'est environ 450 000 véhicules qui transitent par la commune de Nice (Ville de Nice, 2011). Nous devons donc considérer que chacun de ces conducteurs peut potentiellement faire le choix de stationner dans notre zone d'étude.

L'offre de stationnement de la zone ne peut pas répondre clairement à cette demande excessive. Les conditions de stationnement déjà difficiles sur la ville se durcissent dans notre périmètre d'étude qui se pose donc comme le centre névralgique de la problématique du stationnement.

Pour palier à ces difficultés, la ville de Nice a mis en place un ensemble de mesures. Ainsi des avancées techniques importantes en terme de gestion pure de la place de stationnement sont envisagées par la municipalité : le « stationnement intelligent ». Ce nouveau dispositif, concerne actuellement le quartier Notre-Dame (cf. figure 6) et couvrira l'ensemble de la ville d'ici 2014. Le stationnement intelligent consiste en l'implantation de capteurs dans la chaussée qui borde les places de stationnement existantes. Ces capteurs seront reliés à des « kiosques multi services » qui

proposent une multitude de services concernant le stationnement mais aussi d'autres problématiques urbaines.

L'utilisateur pourra donc par l'intermédiaire de ces kiosques, payer son stationnement mais aussi consulter des informations générales sur la ville, notamment en terme d'inter modalité des transports (horaires de bus ou tram...), contacter les services d'urgence, se connecter en wifi à internet, recharger son téléphone portable ou son véhicule électrique. Ce dispositif permettra de connaître l'état du stationnement en temps réel mais aussi l'état du trafic, de la pollution ou encore de la météo, grâce à une multitude de capteurs, en plus de ceux implantés dans la chaussée. Le « stationnement intelligent » c'est aussi une application pour smart phone, qui permettra à l'utilisateur d'être dirigé vers un espace de stationnement disponible et lui indiquera le « moyen le plus rapide et le plus sûr pour se rendre d'un point à un autre de la ville » (Enquête personnelle, 2012).

La municipalité niçoise annonce une série d'objectifs relatifs à la mise en place du stationnement intelligent. On peut distinguer dans un premier temps des objectifs visant à améliorer le service même du stationnement payant en permettant à l'utilisateur une facilité de paiement par l'intermédiaire des kiosques, mais aussi de payer le juste prix de son stationnement, puisque il s'agit de payer le temps réellement stationné avec possibilité de remboursement ou de crédit de stationnement dans le cas d'un stationnement d'une durée plus courte que prévue. De plus, les kiosques sont des supports ludiques et interactifs qui offrent à la mairie la possibilité de mettre en avant les services urbains proposés par la ville.

Cet aménagement se pose aussi comme un outil qui tendra vers une amélioration des maux du stationnement et permettra de :

- Privilégier une rotation des véhicules en stationnement et un stationnement de courte durée
- Améliorer les conditions de circulation et d'accès au centre-ville
- Prendre en charge la totalité ou une partie du coût du stationnement afin de soutenir le commerce du centre
- Réduire les émissions de CO² lié à la recherche d'une place

En ce qui concerne le contrôle du stationnement, ce dispositif propose quelques avancées notables grâce aux capteurs et à l'information en temps réel sur la présence ou non d'un véhicule sur un emplacement, mais aussi si l'on considère que la durée et le paiement de ce stationnement seront automatisés. Des statistiques complètes seront disponibles pour la municipalité. La lutte contre la fraude et le stationnement abusif (voiture « ventouse ») ou illégal (stationnement sur un emplacement non autorisé, places handicapés, livraisons etc.) seront facilités.

Enfin le « stationnement intelligent » permettra une « réallocation » d'une partie des agents de contrôle à d'autres tâches (Enquête personnelle, 2012) car l'effectif nécessaire au contrôle des zones de stationnement concernées par le dispositif sera moindre, les agents disposant de l'outil informatique pour orienter leurs contrôles.

Cet outil de gestion du stationnement, très innovant a permis au Semiacs de recevoir le prix du « Meilleur projet innovant ville intelligente 2011 » au Smart City Exposition World Congress de Barcelone tenu fin 2011. Ce projet a été salué parce qu'il permet « d'envisager une véritable SMART CITY pour un coût minime » (Ville de Nice, 2012). En effet, il est à noter que le coût du stationnement intelligent pour l'amélioration de la gestion de 10 000 places de stationnement est

d'environ 14 millions d'euros. 8 millions d'euros attribués au renouvellement des horodateurs, dépense qui devait être envisagée malgré la mise en place du stationnement intelligent, et 6 millions d'euros pour l'installation des capteurs dans la chaussée. Ce dispositif qui ne nécessite pas de lourds travaux de génie civil est donc relativement économique, si l'on considère parallèlement le coût de la mise en place d'un parc en ouvrage qui s'élève à environ 30 millions d'euros pour une capacité de 450 places.

Ainsi une place en parking d'ouvrage coûte plus de 65 000 euros, quand une place de stationnement intelligent aura coûté 1 400 euros. Bien que le service rendu soit très différent entre ces deux possibilités de stationnement, nous pouvons nous demander si le dispositif de stationnement intelligent n'est pas plus intéressant à exploiter que celui du parc d'ouvrage. En effet, en s'organisant sur des emplacements déjà existants, le stationnement intelligent se présente comme nettement moins gourmand en espace.

De plus ce projet s'intègre dans le cadre des prérogatives en matière de politique de déplacement. En effet, le projet de stationnement intelligent fait partie du « schéma global de stationnement 2011 ». Ce schéma présente les mesures à mettre en place par la municipalité et la Semiacs afin d'améliorer les conditions de stationnement sur Nice. Cet ensemble de mesures s'inscrit dans le cadre du PDU de la ville et préconise l'augmentation des possibilités de stationnement ainsi que l'amélioration de l'accessibilité au centre qui doit être également envisagée en termes de transports en commun.

La politique de stationnement de Nice se décline donc sous deux aspects : une gestion innovante à travers le dispositif du stationnement intelligent et une prise en compte de l'objet stationnement comme étant une composante du système de déplacement de la ville qui s'intègre dans le cadre de la politique globale de déplacement sur le territoire azuréen. L'outil qui permet de faire le lien entre déplacements, stationnements et accessibilité urbaine est le Plan de Déplacement de la ville de Nice.

2.3 Stationnement, performance des transports en commun et accessibilité urbaine : vers un Plan de Déplacement Urbain optimal pour la cité azurée ?

Dans la perspective de pouvoir envisager une démarche cohérente en ce qui concerne les transports sur un territoire, le PDU doit intégrer une série d'objectifs, à savoir, « renforcer la cohésion sociale et urbaine, établir un calendrier de réalisations, intégrer la sécurité des déplacements, développer le volet stationnement et marchandises, favoriser la réalisation des plans de mobilité d'établissement » (Adaam, www.adaam06.fr).

Le PDU est défini pour un Périmètre de Transport Urbain (PTU) par une Autorité Organisatrice des Transports (AOT). Toute agglomération de plus de 100 000 habitants se voit dans l'obligation de mettre en place un PDU. Ce document doit être conforme aux évolutions du périmètre institutionnel de l'agglomération afin de répondre au mieux aux dynamiques en matière de transport, mais aussi de développement du territoire sur lequel s'applique le PDU.

Ainsi le PDU concernant la ville de Nice est actuellement en révision dans le cadre de l'évolution de la communauté urbaine Nice Côte d'Azur mise en place en 2008, en la Métropole Nice Côte d'Azur (NCA) au 1^{er} janvier 2012. Cette révision vise principalement à prendre en compte l'élargissement spatial de cette entité administrative qui passe de 24 à 46 communes, mais également l'acquisition de nouvelles compétences par la métropole. La gestion des transports scolaires et de la voirie départementale s'ajoute à la liste des compétences transmises à la métropole par la communauté urbaine, qui avait déjà en charge la gestion des transports et celle du bloc « voirie, signalisation et stationnement ».

La révision du PDU se pose comme la suite logique qui permettra de légitimer les réalisations mises en place sur ce nouveau territoire qu'est la métropole Nice Côte d'Azur. Prévue pour 2020, la mise en place de ce nouveau PDU a été approuvée le 30 janvier 2012 et s'appuie sur une élaboration « partagée et itérative », qui se structure autour de concertations (Métropole NCA, 2012).

D'abord le « comité de pilotage » qui valide et définit les objectifs au niveau politique avec les acteurs supra et infra métropolitains (l'Etat, la Région PACA, le Conseil Général 06, l'EPA, la Principauté de Monaco, les Etablissements publics de Coopération Intercommunale (EPCI) voisins, la Chambre de Commerce et de l'Industrie, ainsi que 16 élus de la métropole NCA. La première mission de ce comité est le diagnostic du PDU lors des séances, les 22 septembre 2011 et 28 février 2012. L'objectif a été de définir l'état du système de transport du territoire dans le but de prendre les mesures nécessaires en ce qui concerne son amélioration.

Par la suite des « comités techniques » chargés de l'animation des « ateliers thématiques » composés des acteurs économiques, du milieu associatif et administratif : l'Etat, la Région PACA, le Conseil Général des Alpes-Maritimes, la Ville de Nice, l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie (ADEME), l'Etablissement Public d'Aménagement de la Plaine du Var (EPA), l'Agence de Déplacement et d'Aménagement des Alpes-Maritimes (ADAAM), la SNCF, la Chambre de Commerce et de l'Industrie, l'Aéroport Nice Côte d'Azur, le Port de Nice, ESCOTA, la Principauté de Monaco et les Etablissements publics de Coopération Intercommunale (EPCI) voisins ont été mis en place. Egalement avec l'objectif de peaufiner le diagnostic du PDU, deux comités se sont tenus les 19 juillet 2011 et 25 janvier 2012.

Enfin, des groupes de travail thématiques ont également été organisés en 2012 avec pour préoccupation principale les intitulés suivant :

- « Piétons, vélos et personnes à mobilité réduite » le 19 janvier 2012
- « Transports collectifs et inter modalité » le 16 février 2012
- « Circulation routière » en mars 2012
- « Stationnement et livraisons » en avril 2012.

Ces groupes de travail sont composés des acteurs constituant le comité technique.

La mise en place d'un PDU s'inscrit dans la dynamique de la démocratie participative. Ce nouveau processus de prise de décision est un moyen de mieux prendre en compte l'avis du citoyen dans les décisions politiques. Il s'agit de chercher à obtenir l'avis de ceux qui pratiquent le territoire quotidiennement. « La démocratie dite « participative » cherche à impliquer dans la vie

politique des citoyens qui ne sont pas des élus (qui ont reçu un mandat d'autres citoyens pour les représenter) » (Arié, E., 2008).

Dans cette idée de mieux prendre en compte l'avis des citoyens en ce qui concerne la prise de décision et la mise en place des documents d'orientation de l'aménagement du territoire, deux réunions publiques seront organisées durant l'été et l'automne 2012. « Chacun peut apporter sa contribution à ce grand chantier en nous faisant part de ses propositions à l'adresse suivante pdu@nicecotedazur.org. C'est avec la participation de tous que nous ferons de Nice Côte d'Azur la métropole verte de la Méditerranée ». (NCA, www.nicecotedazur.org)

L'approbation de ce nouveau PDU est prévue pour juin 2013. Nous devons donc nous contenter de l'analyse du PDU actuel, dit de « transition » et des comptes rendus des comités qui ont pu mettre en place un diagnostic des déplacements dans la métropole à partir de l'enquête ménages-déplacements 2009. Ce travail préalable sera la base de la conception du PDU 2015-2020 pour la métropole Nice Côte d'Azur. La ville de Nice, faisant partie de cette toute récente métropole doit appliquer les préceptes du PDU.

De plus, il est à noter qu'une grande partie des recommandations et réalisations en matière de transport concerne directement Nice, qui se place comme le pôle autour duquel gravitent les mesures en termes de déplacement de la métropole NCA. L'étude du PDU actuel et des objectifs envisagés par le PDU 2020 permettent de considérer le système de transport tel qu'il est envisagé par les institutions niçoises (métropole et municipalité). La révision du PDU permet la nécessaire élaboration d'un nouveau document qui prendra en compte la nouvelle entité territoriale dont fait partie Nice, la métropole NCA, mais aussi de tirer des enseignements des mesures mises en place par le PDU de 2008.

Ainsi le PDU 2008 se base sur l'enquête ménages déplacement de 1998. L'enquête ménages déplacement est élaborée par le CERTU et renseigne sur les « pratiques de déplacement des habitants d'un territoire, les jours de semaine et hors vacances scolaires, selon les différentes caractéristiques des personnes » (Département des Alpes-Maritimes, 2011). Le plan de déplacement urbain doit prendre en compte les projets déjà amorcés dans le domaine du déplacement et soutenir les intentions de développement. Ce PDU s'inscrit dans un contexte territorial particulier, celui de la Communauté Urbaine Nice Côte d'Azur et doit de ce fait considérer les 24 communes qui composent cet EPCI.

Ce document doit, de plus, être en interaction avec les autres entités territoriales présentes dans les Alpes-Maritimes, la Communauté d'Agglomération de Sophia Antipolis par exemple. Rappelons que ce PDU de transition est en révision à cause du changement de statut administratif de la Communauté Urbaine, devenue métropole. Le PDU 2008 pose un objectif majeur : favoriser le report modal sur son territoire d'application. « Le terme de report modal est employé pour définir le fait d'utiliser initialement l'automobile et d'opter pour des modes de transports alternatifs dits durables (marche, vélo, bus, tramway, métro...) pour l'intégralité ou une partie d'un trajet régulier » (Girerd, G., 2004).

Pour ce faire il est primordial de sensibiliser le public à la « consommation d'espaces des différents modes » dans le but d'« amorcer un changement de comportement des pratiques de déplacement » (NCA, 2008), tout en mettant en place une politique de stationnement forte qui se

positionnera comme un levier de cette évolution des pratiques de déplacement. En d'autres termes il s'agit ici de faire prendre conscience à l'automobiliste de la place de la voiture dans la ville en termes d'espace mais aussi de nuisance, (environnementale, sonore etc.) dans le but de diriger cet utilisateur vers des modes « mieux adaptés à la ville et plus respectueux de l'environnement » (NCA, 2008).

Pour atteindre cet objectif de report modal, le PDU 2008 propose cinq « leviers », cinq moyens qui permettraient à la ville une amélioration de son système de transport et qui pourraient de ce fait réduire l'utilisation de la voiture sur l'espace urbain. Ces cinq leviers sont à envisager de manière intégrée et complémentaire. Ainsi, dans l'ordre dans lequel ils apparaissent, les leviers envisagés par le PDU 2008 sont : « l'amélioration des réseaux de transports en commun et le développement de l'inter modalité, la progression des modes doux au travers d'une sécurisation et d'une meilleure accessibilité, le meilleur usage du stationnement, la meilleure prise en compte des marchandises, l'aide au changement de comportement » (NCA, 2008).

Le « levier stationnement » se pose comme le plus décisif de la décision de report modal de l'individu. Le stationnement envisagé par le PDU 2008 fait l'objet de deux enjeux distincts. Il s'agit de redistribuer les possibilités de stationnement en fonction des usages les plus pertinents. De cette façon, l'offre de stationnement sera rationalisée afin de mieux s'adapter aux réalités de la demande. Une partie de l'espace public anciennement dédié au stationnement pourra donc être réattribué à d'autres usages comme la mise en place de pistes cyclables, transports en commun, sites propres ou encore élargissement des trottoirs.

Pour mener à bien ces deux objectifs, rationaliser l'offre de stationnement et libérer l'espace public pour l'attribuer à d'autres fonctions que le stationnement, un certain nombre de mesures sont à mettre en place en ce qui concerne la gestion du stationnement. Deux facteurs définissant le stationnement seront donc pris en compte. D'une part la durée, d'autre part le motif de stationnement.

Le stationnement de « longue » durée doit être encouragé dans les parcs en ouvrage. Les pendulaires sont en général la catégorie d'utilisateurs du stationnement visé lorsque l'on envisage le stationnement de « longue » durée. Favoriser le stationnement de « longue » durée en parcs constitue en fait une mesure qui peut se présenter comme encourageant le report modal. En effet, si le coût relatif au stationnement en parcs d'ouvrage se présente comme assez conséquent, ou bien que les possibilités de trouver facilement un emplacement de stationnement sont fortement contraintes par l'offre proposée aux usagers, l'automobiliste devrait naturellement se tourner vers d'autres modes de transport. Les pendulaires sont donc la catégorie d'utilisateurs du stationnement à encourager en ce qui concerne le report modal. La politique de stationnement se présente donc bien comme complémentaire de la politique de transport en commun, second levier primordial quant à la réalisation des deux objectifs de départ du PDU 2008.

La « redynamisation » est donc l'enjeu majeur du « levier transport en commun et inter modalité ». Il s'agira donc de mettre en place des mesures telles que l'implantation de « transports en commun en sites propres ». La voie de circulation du transport en commun lui est réservée et est physiquement séparée des autres voies de circulation.

Les « nœuds » de transports en commun devront également être soignés en termes de qualité, d'éclairage et de signalétique. L'amélioration de la « connexion » entre gare et espaces stationnement de la voiture doit être effectuée par le biais du développement de l'offre de parc relais « à l'échelle de l'agglomération » (NCA, 2008). Le principe du parc relais est simple, offrir la possibilité à l'automobiliste d'accéder au centre ville en transports en commun en laissant son véhicule dans un espace prévu à cet effet aux abords de la gare. Quatre facteurs doivent être pris en compte pour que ce type de stationnement entraîne le report modal.

Tout d'abord la localisation même du parc qui doit se situer aux points stratégiques d'accessibilité à la ville. Ensuite, la fréquence et le cadencement du transport en commun doivent être associés au parc de stationnement. Il est reconnu qu'attendre plus de quatre minutes le bus ou le tramway sur un parc relais donne l'impression à l'usager que ce report modal est une perte de temps et que son temps d'accès à la ville est plus court lorsqu'il utilise son auto. En général, il s'agit là d'une perception personnelle et non d'une réalité. Le calibrage du cadencement du transport est donc primordial pour que le parc relais fonctionne de façon optimale. Le troisième facteur est financier. La conception du parc relais doit s'accompagner de mesures de tarification préférentielle, stationnement gratuit et ticket de bus à 1 euro par exemple.

Enfin, l'attractivité du parc relais est fortement conditionnée par la situation du stationnement en ville. Abandonner sa voiture personnelle au profit d'un transport en commun plus respectueux de la ville et de l'environnement n'est pas un geste anodin dans notre société. En effet, quitter le « cocon » que représente l'automobile personnelle peut être vécu comme une privation d'un droit fondamental individuel. Si stationner en ville reste une possibilité, même compliquée à mettre en œuvre au vu de la faible, mais non inexistante offre de stationnement, l'automobiliste ne fera en général pas le choix du transport en commun.

On voit bien, encore une fois, l'interdépendance des politiques de stationnement et de transport en commun. Or la municipalité niçoise n'envisage pas la mise en place de parcs relais de manière aussi intégrée. Bien que des mesures tarifaires attractives soient appliquées et que le PDU préconise « l'amélioration de la vitesse commerciale et la régularité des bus » (NCA, 2008), le cadencement et la diminution de l'offre de stationnement ne sont pas envisagés. Le pendulaire, venant travailler en ville et résidant en périphérie est le client privilégié du dispositif de parcs relais. La réalité montre que le réseau de transport n'est pas forcément assez maillé pour proposer une offre performante de transports en commun « porte à porte » entre le domicile et le travail.

Le parc relais se présente donc comme un bon compromis pour accéder facilement au nœud du réseau en voiture, puis se diriger vers le centre, de façon plus optimale, en transports en commun. Si l'on soustrait le parc relais du résonnement, le report modal dans le cadre de l'accessibilité à la ville uniquement grâce aux transports en commun est conditionné par les mêmes paramètres.

Tarif préférentiel du ticket, cadencement et forte limitation, voir suppression des possibilités de stationnement sont les principes à appliquer conjointement. La mairie de Nice, par le biais de la Semiacs a effectivement élaboré un tarif unique et préférentiel du ticket de bus et de tram, qui, au vu de notre expérience personnelle, fonctionne plutôt bien.

Le cadencement pourrait cependant être largement amélioré, surtout en ce qui concerne le réseau de bus. Le cas du tramway est légèrement différent et se place pour l'instant comme un outil

de revalorisation de la ville qui offre une nouvelle image plus « verte et durable » au centre niçois. La deuxième ligne devrait nous permettre de voir si les recommandations en matière de transports en commun véritablement performants en sites propres sont mises en œuvre sur la ville. Cependant notons que le projet semble momentanément immobilisé, un recours à l'encontre du tracé de la ligne ayant été déposé début août 2012. « Le collectif anti-tracé - orchestré par le conseiller général socialiste Marc Concas et qui réunit principalement des opposants au maire ainsi que des associations de quartiers et de commerçants - avait annoncé la guerre. On y est. Ils attaquent » (Nice Matin, www.nicematin.com).

Enfin, la diminution de l'offre de stationnement en centre ville est inenvisageable à Nice. La municipalité considère cette restriction comme « anti-démocratique ». Le schéma global de stationnement élaboré par la ville de Nice prévoit 2000 places supplémentaires de stationnement en parcs d'ouvrage d'ici 2015. De ce fait, le report modal dans le cadre d'un déplacement pour motif économique semble être une douce utopie à Nice.

Face au stationnement de « longue » durée des pendulaires, le stationnement de courte durée, est caractéristique du stationnement des visiteurs venus faire leurs courses. Ce type de stationnement est à privilégier sur la voirie selon le PDU 2008. De ce fait, la rotation du stationnement sera encouragée et la capacité d'un emplacement augmentera. Dans la pratique nous sommes face à une situation contradictoire. On pourrait imaginer que pour favoriser le stationnement de courte durée sur voirie, une franchise d'une heure par exemple, soit mise en place. Notons que cette mesure se rapprocherait sensiblement du système de « zones bleues » qui fut abandonné par la municipalité car non rentable, mais qui favorise la rotation des véhicules. Ce système de franchise, inexistant sur voirie est pourtant instauré en 2003 dans 6 parkings niçois. En 2008, la Semiacs sera d'ailleurs récompensée pour cette mesure par un « Semd'or », récompense attribuée par la Fédération Nationale des sociétés d'économie mixte.

Les professionnels de santé constituent également une population qui a besoin de stationner sur la voirie. Ceux-ci disposent donc d'un macaron « médecin en visite » délivré par la mairie. Cette vignette autorise tacitement les médecins à stationner sur des emplacements normalement interdits comme des zones de livraison, ou encore les autorise à se garer en double file.

Malgré, la prérogative édictée par le PDU 2008, de favoriser le stationnement de courte durée sur la voirie, les résidents bénéficient de mesures favorables à leur type de stationnement, à savoir, un stationnement de longue durée. Le « stationnement résident » mis en place en 2010 « propose aux habitants de Nice une facilité de stationnement sur voirie à proximité de leur domicile avec une tarification adaptée et préférentielle » (Semiacs, www.parkings-semiacs.com). Ainsi, plus de 3600 ménages résidant dans le « centre » de Nice, bénéficient de la mesure stationnement résident. On peut se poser la question de l'instauration du stationnement résident, dans un contexte où la multi motorisation prend de l'ampleur, étant donné que le dispositif ne concerne qu'un véhicule par ménage. Par ailleurs on peut se demander si cette mesure est en phase avec les recommandations estampillées « développement durable » et « écologique » recommandées nationalement en termes de gestion du stationnement résident. Ne devons-nous pas

tendre vers une ville où les possibilités de stationner pour les hyper urbains sont fortement limitées, voir contraintes sur le modèle des « éco-cités » et dans lesquelles les habitants abandonnent la possession de la voiture au profit d'autres modes de transport ?

Il s'agirait donc d'inciter les résidents à laisser leur voiture, étant donné qu'ils ont fait le choix de vivre au cœur de la ville. Bien que la notion de « choix » du lieu de résidence puisse être discutable (Maurin, E., 2004), le résident du centre se pose comme la cible à privilégier quant à la mise en place du report modal, qui passe obligatoirement par une restriction de l'offre de stationnement au vu de l'attachement de l'homme à sa voiture.

Comme nous avons pu le voir, le confort qu'offre le véhicule personnel est un grand frein à la mise en place du report modal. De plus, le réseau de transport urbain étant censé être le plus dense en centre ville, le report modal ne constituerait pas un effort particulier pour le résident. En effet, le centre ville doit être une « zone bien desservie par le transport en commun » c'est-à-dire « une zone se trouvant dans un corridor de 200 m de part et d'autre d'un transport en commun en sites propres (bus, tram), dans une aire de moins de 300 m de rayon autour d'une halte de chemin de fer » (NCA, 2008).

La prise en compte des transports en commun en parallèle de la politique de stationnement résidant, qu'il soit restrictifs ou non, nous ramène, comme dans le cas du stationnement pendulaires, à cette complémentarité des leviers à mettre en œuvre à travers le PDU. Le résident du centre se présente également comme la cible de choix de la mise en place d'un report modal vers le « mode doux ». Le vélo et la marche à pied par exemple, peuvent être rendus possibles dans le cadre d'un meilleur partage de la voirie, de manière à garantir la sécurité des utilisateurs. La suppression des zones de stationnement permettrait donc de réattribuer cet espace comme recommandé par le PDU 2008. La question du stationnement des vélos se pose également et doit être facilitée en ville. Les modes doux ont de surcroît un fort impact sur la qualité des espaces publics, la rue redevenant un lieu de convivialité que la voiture et l'espace dédié à son stationnement asphyxient.

De ce fait, le report modal vers les « modes doux » constitue un troisième levier du PDU 2008. En termes de « mode doux » il semblerait que la ville de Nice soit en retard malgré la mise en place du système « Vélo Bleu ». Des vélos de couleur bleue sont en libre accès moyennant finance. Leur utilisation est des plus agréables dans le cadre d'une promenade sur la promenade des Anglais mais se complique grandement dès que l'on quitte le littoral. La voirie niçoise étant consacrée quasi exclusivement à la voiture, le déplacement en vélo peut rapidement devenir très dangereux, malgré la présence de pistes cyclables (qui servent d'ailleurs très souvent d'espaces supplémentaires de stationnement, la congestion de ce dernier étant telle, et les possibilités de report modal inefficaces).

La mise en place d'une inter modalité qui fonctionne sur un territoire passe également, selon le PDU 2008, par un « changement de comportement ». Le PDU 2008 préconise donc des mesures telles que la fermeture de routes pour l'installation de terrasses de café ou la sensibilisation des enfants. Ceci s'apparente plus à une opération « marketing » qu'à un véritable levier influant la pratique de l'automobiliste.

Le dernier levier concerne le transport de marchandises. Là encore la politique de stationnement permet de mieux envisager l'harmonisation des livraisons du centre ville. L'enjeu est de rendre plus accessible les aires de livraison et de développer des plateformes de distribution urbaine. La réalité de la livraison à Nice réside dans la mise en place d'alternatives pour contrer l'encombrement des places réservées aux livraisons, envisagées par les niçois comme des places de stationnement normales.

La mise en pratique de cet ensemble de mesures passe par une surveillance optimale du stationnement qui est la base de la maîtrise du stationnement sur voirie et en parcs, et donc, du succès du PDU 2008 (NCA, 2008).

Finalement il semblerait que le stationnement soit la clé de voûte de la dynamique de report modal. Le PDU 2008 prévoit la formation des personnels de contrôle du stationnement, ce qui constitue un soutien politique mais aussi financier fort. En effet, le stationnement payant représente un apport financier conséquent, qui doit être réinjecté dans des dispositifs tels que la mise en place d'un observatoire du stationnement ou encore le « stationnement intelligent ». Ces outils sont nécessaires à la bonne gestion du stationnement qui engendre un contexte favorable pour le report modal.

Nous avons donc vu ce que préconise le PDU 2008. Ce document se présente comme le document d'orientation, la ligne de conduite, que doit adopter la municipalité. De ce fait, nous avons pu mettre en parallèle le PDU 2008, et les mesures effectives sur le territoire niçois. Nous pouvons émettre une critique principale quant à la manière dont sont envisagés les leviers permettant d'engendrer le report modal, objectif premier du PDU 2008 et donc de la municipalité.

En effet, il semblerait que les leviers ne sont pas véritablement envisagés comme des mesures intégrées à un système et doivent donc être envisagés de façon complémentaire. Il semblerait que stationnement, transports en commun, mode « doux », marchandises et changements de comportement soient cinq pôles de réflexion orientés dans une perspective de report modal, mais cependant il n'y a pas de passerelle entre ces thématiques qui permettrait d'avoir une vision globale du problème.

En témoigne l'attribution de ces thématiques aux élus municipaux. Nous avons pu mettre en lumière la nécessité d'envisager la politique d'accessibilité à la ville à travers la gestion des transports en commun et du stationnement, deux politiques qui doivent être menées conjointement afin d'atteindre l'objectif « report modal ». Il est donc surprenant de constater que le volet « Sécurité, Stationnement, Circulation » est à la charge de Benoît Kandel, 1^{er} adjoint, et le volet « Transports, Travaux, Urbanisme, Aménagement du Territoire » est confié à Alain Philip, 5^{ème} adjoint. Les bureaux de ces deux élus se situent dans le même couloir de la mairie et ces derniers déclarent être en étroite collaboration, mais ceci marque la difficulté d'intégrer la problématique de stationnement comme partie intégrante du système de transport et comme levier primordial de l'aménagement du territoire.

Le PDU 2008 est, nous l'avons dit, un plan de déplacement urbain de transition dans la cadre de la mise en place de la Métropole Nice Côte d'Azur. Le PDU 2020 est en cours

d'élaboration. Les restitutions des premières concertations sont cependant disponibles. Ceci nous permettra donc de dégager les quelques prospectives par rapport au PDU 2008, les enjeux et les grandes orientations de ce nouveau PDU. Le plan de déplacement urbain 2015 se base sur les résultats de l'enquête ménages déplacements 2009. Ainsi, malgré l'essor des véhicules plus propres, on constate une augmentation du parc automobile sur l'espace métropolitain. Les périodes d'heures de pointe s'allongent de fait. On peut remarquer que le report modal ne se pose plus comme l'enjeu primordial du PDU 2020, du moins cette possibilité n'est pas formalisée. Ce nouveau PDU s'oriente donc vers :

- « Harmoniser le développement de la Métropole et des infrastructures de transports en rationalisant les déplacements
- Utiliser au mieux le potentiel qu'offre le réseau ferroviaire, sur l'axe littoral
- Organiser les réseaux en pensant l'articulation entre les modes
- Optimiser le fonctionnement du réseau routier
- Faire de la politique de stationnement un levier du choix modal
- Organiser la circulation et la distribution des marchandises
- Conforter la pratique de la marche à pied »

Ces grandes orientations sont encore au stade de la réflexion, l'approbation du projet étant prévu pour fin juin 2013.

Les cinq leviers du PDU 2008 sont toujours d'actualité. Ce nouveau PDU semble donc se positionner dans la lignée du précédent et ne prétend pas « révolutionner » le système de transport azuréen par rapport aux prérogatives du PDU 2008. La subtilité du document 2020, concernera plutôt l'intégration du système de transport à l'échelle de la métropole. De ce fait, le PDU 2020 ne devra pas être centré sur la mise en place des mesures qu'il préconise sur le pôle urbain qu'est Nice, mais au contraire, il devra envisager un système de transport performant qui renforce la connexion de Nice avec son arrière pays. Il est donc judicieux de résonner en termes de dynamique « interurbaine » et non plus « infra urbaine ».

Une évolution de l'échelle de réflexion sur les déplacements est primordiale. Le report modal est à envisager à l'échelle de la métropole surtout si l'on considère le contexte de développement urbain dont une des dynamiques premières est l'éloignement du lieu de résidence par rapport au lieu de travail.

Partie 3 : De l'auto-organisation du stationnement en double file niçois

1 L'adaptation de l'utilisateur à un contexte particulier

Nous avons envisagé le contexte niçois dans sa globalité. Cette ville aux orientations économiques particulières se présente comme propice à la circulation automobile de par la mise en place d'infrastructures *ad hoc* dans les années 60-70. Par ailleurs, ces infrastructures se heurtent à une très forte contrainte spatiale très marquée au vu de la situation physique de Nice. La ville étant développée sur le littoral azuréen, à flanc de colline, il est difficile d'attribuer encore plus d'espace à la voiture et notamment au stationnement de celle-ci. Des mesures d'augmentation des possibilités de stationnement sont pourtant mises en place dans la ville, à travers la construction de parcs d'ouvrage par exemple.

Cette orientation politique en faveur de plus de stationnements, et donc de plus d'automobiles en ville, n'est pas compatible avec les directives nationales qui prônent la sortie de la voiture du centre. L'imbrication des enjeux autour des déplacements azuréens en général, rend la mise en place d'une politique forte en matière de report modal difficile à mettre en œuvre. Le manque de performance des transports en commun est un problème car on ne propose pas d'alternative assez puissante pour contrer le déplacement automobile, qui dans un même temps devrait être contraint, en ce qui concerne l'accès au centre ville, grâce au levier du stationnement. Nonobstant la mise en place de documents tels que le « Schéma global de stationnement » (Ville de Nice, 2011) la municipalité n'est pas en mesure de répondre aux attentes des niçois en matière de stationnement, la demande étant largement supérieure à l'offre.

L'accessibilité dans le centre grâce au transport en commun étant ressentie comme « compliquée » (Enquête *Stationnement en double file à Nice*, 2012) et moins confortable, l'utilisateur fera le choix du déplacement en voiture particulière (Enquête ménage déplacement des Alpes Maritimes, 2011) malgré la très forte pression sur les emplacements de stationnement. L'utilisateur doit donc s'adapter à cette contrainte, qui n'est par ailleurs pas solutionnée par la municipalité. Dès lors, l'automobiliste stationnera son véhicule là où il y a de la place, c'est-à-dire sur une voie de circulation, en double file d'une auto déjà stationnée.

Nous voyons donc émerger une solution alternative à la proposition municipale. Cette solution semble être une initiative individuelle au sens où un individu, confronté à un problème non résolu par la voie institutionnelle, prend la décision de trouver le moyen de contrer cette carence en s'adaptant à la situation présente. En d'autres termes, un individu qui n'a pas la possibilité de se déplacer de façon optimale (techniquement et en termes de perception) grâce au transport en commun, se déplacera alors en voiture. Le stationnement étant saturé à Nice, notre automobiliste décide de stationner en double file (cf. figure 7).

Cette réflexion est d'abord le fait de constatations empiriques, ce qui place cette étude dans le cadre d'une réflexion abductive. Le stationnement en double file est particulièrement présent à Nice, mais ne se répartit pas de manière homogène sur la ville. Certains secteurs de la ville sont plus sujets à ce type de stationnement. Le stationnement illégal en double file se répartit donc de

manière inégale à Nice. De plus, cette pratique présente une singularité, la méthode du numéro de téléphone, qui permet à l'utilisateur en double file de rester joignable, comme nous l'avons vu auparavant.

Ce stationnement semble être déterminé par une stratégie individuelle de localisation d'une part, et de gestion d'autre part. En effet, l'individu prend la décision de s'arrêter à un endroit plutôt qu'à un autre selon des critères qui lui sont propres. Ces critères seront déterminés en partie par la suite, grâce à l'analyse de l'enquête de terrain *Stationner en double file à Nice, mise en place* en mars 2012.

Cette stratégie individuelle de localisation est soumise à concurrence. Chacun souhaite la meilleure place de stationnement pour lui-même, de ce fait les stratégies individuelles de localisation se confrontent les unes aux autres. Cette même stratégie se manifeste également comme complémentaire de l'action d'un autre individu. En effet, l'utilisateur en stationnement illégal a développé une méthode pour contraindre le moins possible les autres usagers, en situation de stationnement légal. Cette complémentarité se manifeste par le biais de la méthode du numéro de téléphone. L'utilisateur en position de stationnement illégal qui bloque l'utilisateur en stationnement légal reste joignable, si l'utilisateur sur l'emplacement normal de stationnement cherche à réintégrer la circulation. A ce moment même l'individu prend en compte l'ensemble des individus qui cherchent à stationner mais également ceux en stationnement. D'une part, le jeu de la concurrence entraînant la règle du « premier arrivé, premier stationné ». D'autre part l'utilisateur du stationnement en double file considère les individus déjà en stationnement, grâce à la méthode du numéro de téléphone.

On peut donc parler d'une gestion du stationnement en double file, au niveau individuel, l'utilisateur s'adapte au contexte du stationnement niçois tant au niveau des possibilités de stationnement que des propositions institutionnelles. Nous nous placerons donc à une échelle microscopique (Pumain, D., 2001), celle de la réaction de l'individu au problème de stationnement.

Le stationnement en double file répond également à des dynamiques de gestion à un niveau supérieur, qui se manifeste par la concurrence et la complémentarité des actions des individus. Nous nous positionnons ici à une échelle intermédiaire, mésoscopique, celle du groupe d'individus. A ce niveau les actions des individus se trouvent en interaction. Ces interactions non concertées, (voir inconscientes) se manifestent par les mécanismes de concurrence et de complémentarité. Nous nous plaçons bien dans le cadre d'interaction non concertée puisque l'action individuelle de stationner en double file est une initiative personnelle, c'est une décision que l'individu prend seul. Nous ne sommes pas ici dans le cadre de la mise en place d'une concertation initiale entre les individus qui décideront ensemble de mettre en place une solution afin de contrer la problématique du stationnement à Nice. De plus, bien que l'individu qui stationne en double file soit intégré dans son environnement à travers ses sens et perçoive donc une partie de l'information, celui-ci n'a pas « conscience » d'être intégré dans une structure qui émergera grâce à la mise en place de sa stratégie personnelle. Ensuite, même si notre usager du stationnement en double file prend en compte les autres usagers à travers les mécanismes de concurrence et de complémentarité, il ne considère pas l'ensemble des actions des autres usagers du stationnement en double file à Nice. Il s'agit bien ici de savoir à quelles informations notre usager a accès. Finalement l'utilisateur *i*, qui cherche à stationner en double file prendra en compte les informations disponibles à son échelle quant à la prise d'une décision de stationnement. Dès lors l'enjeu de la maximisation de son profit est tel, que la stratégie prioritaire de l'individu est de chercher à nuire le moins possible aux autres dans son propre intérêt, pour ne pas voir son véhicule verbalisé ou enlevé par la fourrière. Il s'agit donc de « gêner le moins possible en étant le mieux placé possible » (Enquête personnelle, 2012). Nous verrons grâce à l'analyse des résultats de notre enquête personnelle, *Stationner en double file*

à Nice que cette concurrence et cette complémentarité, donc l'interaction entre les actions individuelles, sont « intériorisées » par les individus qui la considère comme une mesure de « bon sens » et non comme une méthode élaborée en fonction des caractéristiques d'une pratique. En ce sens, les interactions entre les individus peuvent être considérées comme non consciente car il s'agit de pratiques « normalisées » voir considérées comme relevant du domaine de l'inné.

Ces mécanismes micro et mésoscopiques entraînent l'émergence d'un système à un niveau macroscopique. Le stationnement en double file à Nice se pose comme un système, c'est à dire « un ensemble d'éléments en interaction dynamique, organisé en fonction d'un but » (De Rosnay, J., 1975), émergent de l'interaction d'actions individuelles. Il semble donc pertinent d'envisager le stationnement en double file à Nice comme une pratique auto-organisée, caractérisée par une spatialisation particulière, un principe d'émergence et des dynamiques propres. En effet, si nous considérons les éléments précédents, nous pouvons dire que le stationnement en double file à Nice constitue un système auto-organisé. Nous sommes bien en présence d'une structure d'où émerge l'interaction entre des actions individuelles mises en place à un niveau micro.

Dans le but de tenter de comprendre la répartition du stationnement en double file mais aussi les raisons, les origines, et l'organisation du phénomène ou encore de mettre en lumière un profil d'utilisateurs, nous devons récolter des données sur le terrain, relatives à ce phénomène. Nous avons donc mis en place une enquête de terrain qui a permis de centraliser les informations sur le stationnement en double file à Nice.

1. Observer, questionner, interroger : une enquête pour quantifier et comprendre

Dans un premier temps nous devons définir le but final, ou l'objectif de l'enquête (Javeau, C., 1985). IL s'agira ici de répondre à une problématique déjà clairement énoncée, le stationnement en double file à Nice revêt t-il un aspect auto-organisé ? Pour répondre à cette interrogation il est primordial, en tout premier lieu d'établir une définition claire des concepts et pratiques que nous cherchons à analyser afin de nous inscrire dans une démarche abductive. La recherche bibliographique que nous avons développée dans les parties une et deux nous a permis de poser les bases de réflexion sur l'auto-organisation du stationnement en double file à Nice. A présent nous devons entrer concrètement dans l'analyse de cette pratique singulière. L'enquête de terrain doit nous permettre de récolter des données. L'analyse de ces données validera ou non nos hypothèses de travail. Nous nous demanderons par exemple quelle est la répartition spatio-temporelle du stationnement en double file ? Qui se gare de cette manière ? Quand et pourquoi cette pratique est-elle apparue ? Comment ce phénomène est-il envisagé par les niçois, les forces de l'ordre, la municipalité ? Etc....Le moment est donc venu de se confronter à la réalité du terrain.

1.1 L'observation : explorer le champ des possibles

Afin de se familiariser avec la ville, mais aussi dans le but de comprendre la pratique du stationnement en double file et son organisation, il a fallu sillonner la ville, et notre périmètre d'étude. Rappelons que ce périmètre d'étude a été défini *a priori*. En effet, nous ne nous proposons pas ici de faire l'analyse de l'ensemble de la commune en matière de stationnement illégal, mais de nous concentrer sur un territoire précisément délimité. Cette délimitation fait suite aux conseils et observations antérieurs à la mise en place de ce travail. Par ailleurs, il se trouve que notre périmètre d'étude concentre le phénomène de stationnement en double file, notre sujet d'étude. En effet, il y a

une corrélation entre possibilités de stationnement et stationnement en double file. Notre zone d'étude présente les caractéristiques propices à l'apparition de ce stationnement illégal. Nous avons donc arpenté ce périmètre pour tenter de dresser un profil, le plus objectif possible, de la situation. Ce profil s'appuie sur des observations de fait, mais aussi sur une perception de « l'ambiance » de la ville, et de la situation du stationnement. Pour se confronter réellement à la situation niçoise, c'est d'abord en voiture puis à pied que nous avons arpenté la ville. Ces observations ont été effectuées au début du mois de mars 2012.

Quant à la ville dans sa globalité, nous avons pu constater la très grande emprise de l'automobile sur cette dernière. La circulation très dense, ainsi que la présence de voitures garées (en double file notamment), dans les petites rues mais également sur les grands axes tels que le boulevard Gambetta, rendent le déplacement en auto compliqué, voir périlleux. Les possibilités de stationnement s'amointrissent vers le littoral. Cependant, se garer à Nice, même au-delà de notre périmètre d'étude reste délicat. Tout espace en bordure de trottoir, voir le trottoir, se transforme en emplacement de stationnement plus ou moins formel. Ainsi dans certaines rues, stationner sur un emplacement de bus, un passage piétons, un emplacement de livraison ou pour personne à mobilité réduite est considéré comme normal et anodin. Ajoutons à cela les bus et deux roues qui s'intègrent à la circulation relativement chaotique, et qui semblent jouir d'une certaine priorité sur les automobilistes. Les courageux (voir téméraires) cyclistes doivent se contenter de pistes cyclables délimitées graphiquement sur la chaussée et très souvent encombrées par des voitures en stationnement. Ce stationnement anarchique sur des espaces non prévus à cet effet tend à augmenter la dangerosité de la circulation motorisée pour les piétons et les cyclistes. Les voitures en stationnement sont des obstacles à la bonne visibilité. Circuler en voiture à Nice n'est donc pas chose aisée, malgré l'adaptation de la voirie à ce mode de déplacement. Mais n'est-ce pas le lot de toute grande ville ?

Suite à cette expérience motorisée, il s'avère que l'observation de la situation du stationnement en double file est plus simple (voir plus sûre...) en se déplaçant à pied. Partant de cette constatation nous avons pu constater de manière paradoxale la véritable ampleur de la problématique de stationnement, même si avoir dû se garer à Nice constitue une première approche très représentative de la situation. Nous avons également pu parler avec des usagers du stationnement en double file. Ceci nous a permis d'affiner la définition de nos hypothèses, voir d'en formuler de nouvelles. Ces « mini-entretiens », durant entre 3 et 5 minutes, totalement libres, nous s'avéreront être une précieuse mine d'information plus « qualitative » et nous permettrons d'affiner, voir de nuancer nos résultats quantitatifs.

Nous nous sommes donc accordés pour dire que le stationnement en double file concerne particulièrement certains secteurs. Ce type de stationnement ne semble pas être plus ou moins présent à un certain moment de la journée ou de la nuit cependant une enquête d'une plus grande ampleur pourrait révéler des dynamiques temporelles plus subtiles que nous ne sommes pas en mesure de mettre en lumière par rapport aux contraintes techniques de notre enquête. Les motifs de stationnement en double file semblent pouvoir être classés en plusieurs catégories, de la même façon que les motifs de stationnement légaux, et pourraient déterminer un profil d'usagers. D'abord les « travailleurs », commerçants de certains quartiers et artisans qui sillonnent la ville, ensuite les « consommateurs », garés en double file le temps d'une course ou d'un dîner au restaurant, les « résidents » qui ne trouvent pas de place à proximité de leur domicile, et enfin les « soignants »,

médecins, infirmiers, kinésithérapeutes dont le stationnement en double file semble toléré par la municipalité du moins.

Cette période d'observation nous a permis de mettre en place la récupération des données quantitatives et qualitatives. Les données quantitatives seront récoltées grâce à un questionnaire, les données qualitatives grâce à des entretiens semi-directifs auprès de représentants de l'institution. Au moment de notre présence sur le terrain, en mars 2012, le protocole d'enquête est établi mais la finalisation de notre questionnaire et des grilles d'entretiens ne le sont pas et ce malgré nos recherches bibliographiques sur le sujet. En effet, nous avons dû prendre en compte un paramètre indépendant de notre volonté. Ainsi la vidéo verbalisation se présente comme une mise en place d'une solution au problème de stationnement en double file par la mairie niçoise. Ce dispositif a été conçu pour verbaliser exclusivement les véhicules garés en double file afin de rendre plus fluide la circulation. (Nous aurons l'occasion de revenir sur ce dispositif.)

Nous nous sommes donc rendus sur le terrain avec une certaine appréhension. Cependant, nous avons constaté que le stationnement en double file à Nice est encore fortement présent. Nous avons pu également constater une première spatialisation du phénomène qui a permis d'orienter la suite de notre étude de terrain. Il s'avère qu'au sein de notre périmètre d'étude, certains secteurs semblent être plus propices au stationnement en double file. Nous constatons que le quartier Riquier et le quartier du Port sont les plus dotés en stationnement en double file. Ce ressenti sera très vite confirmé par des comptages de véhicules. Il s'agit à présent d'interroger les principaux intéressés afin d'analyser la pratique du stationnement en double file.

1.2 Questionner : récolter l'information

Les observations à l'origine de ce travail, la méthode du numéro de téléphone, nous ont donné une piste très importante quant à la passation du questionnaire. Les personnes en situation de stationnement en double file laissent leur numéro de téléphone sur leur pare-brise. Cette pratique singulière se manifeste comme étant la « complémentarité » essentielle de l'émergence du système auto-organisé du stationnement en double file. Téléphoner à ces personnes nous permettrait de régler l'épineuse question de l'échantillonnage de la population à interroger. Nous avons à disposition le moyen de passer notre questionnaire directement aux usagers du stationnement en double file. Nous sommes donc sûrs, que chaque personne questionnée se sera garée en double file, au moins une fois. Cependant la limite de la mise en place de ce protocole d'échantillonnage soulève déjà une limite de notre enquête. La population cible de la pratique du stationnement en double file niçois ne sera pas prise en compte dans sa globalité. La première raison émane directement des caractéristiques de la pratique étudiée. Le stationnement en double file est une pratique illégale, très volatile, il semble donc difficile de prendre en compte l'intégralité des personnes qui se garent en double file. De plus, nous ne disposons pas des moyens nécessaires quand à la prise en compte d'une part plus importante de la population cible utilisant cette pratique. La population cible n'étant pas quantifiable de manière fiable, la notion de représentativité de notre échantillon est difficile à mettre en perspective. En effet, comment établir un seuil de représentativité sur une population cible dont nous ne connaissons pas le nombre exact ? Nous reviendrons sur cette question de la représentativité de notre échantillon plus tard.

Afin de mettre en place un questionnaire, il a donc fallu répertorier les numéros de téléphone sur les pare-brises des voitures garées en double file. Chaque rue du périmètre d'étude a été arpentée, chaque véhicule garé en double file a été compté, dans la mesure de nos moyens techniques. Dès lors nous devons distinguer stationnement en double file avec présence de numéro de téléphone sur le pare-brise et stationnement en double file sans numéro de téléphone sur le pare-brise. Cette distinction a été prise en compte dans nos comptages. Nous avons exclu d'office les jours de week-end, qui présentent des dynamiques de déplacement et donc de stationnements particuliers.

L'objectif de cette étape a été de récolter le plus de numéros de téléphone afin d'avoir le plus de chance d'obtenir un maximum de questionnaires exploitables, la question de la représentativité de notre échantillon étant difficile à définir, comme nous l'avons vu précédemment.

Nous avons donc décidé d'étaler nos relevés sur sept jours, tantôt le matin, l'après-midi ou le soir et de diviser notre périmètre en quatre secteurs. Le « centre ville », l'avenue de la Californie, le boulevard de la Madeleine et le quartier Riquier. Nos efforts se sont fortement concentrés sur le quartier Riquier, qui présentait *a priori* une plus forte concentration de stationnement en double file avec numéros de téléphone. Nos comptages donnent raison à cette stratégie. Dans l'idéal il aurait fallu effectuer un comptage dans chaque secteur, chaque jour de la semaine, matin, après-midi et soir. Les moyens techniques mis à notre disposition ne nous ont pas permis de mettre en place cette rigoureuse méthodologie. De plus, après avoir repéré une quantité de voitures garées en double file, la récupération des numéros de téléphone de manière relativement aléatoire n'est pas un problème fondamental quant à l'analyse du phénomène. Le stationnement en double file, avec ou sans numéro de téléphone étant illégal, il demeure extrêmement volatile, comme nous l'avons dit précédemment. Prétendre prendre en compte l'intégralité des stationnements en double file sur une semaine semble utopique, car il s'agit d'un travail colossal. De plus, le moment de récupération du numéro de téléphone est certes un indice précieux sur la temporalité du phénomène, mais ce n'est qu'une des informations qui nous permettrons d'expliquer le stationnement en double file à Nice. Nous devons tout au long de l'étude garder à l'esprit que nous ne pouvons analyser qu'une part infime du phénomène. Nous avons cependant pu récupérer cent vingt deux numéros de téléphone différents sur les 541 véhicules identifiés en double file au cours de notre semaine de comptage.

Nous entrons à présent dans la phase d'élaboration du questionnaire à proprement dit. Les étapes préliminaires à ce travail, la recherche bibliographique sur les concepts, le terrain, les méthodes d'enquête, et l'observation du terrain, ont permis d'affiner nos hypothèses de travail et d'identifier les grands axes de notre questionnaire. (Javeau, C., 1985) Ces grands axes sont : qui ? Quand ? Où ? Pourquoi ?

Nous devons d'abord décortiquer la pratique et donc distinguer le fait de se garer en double file, et le fait de laisser son numéro de téléphone sur son pare-brise lorsque l'on est garé en double file. L'un n'entraînant pas forcément l'autre, l'autre étant directement issu de l'un. Le questionnaire sera donc divisé en trois parties. La première partie portera sur la pratique du stationnement en double file en général. Nous nous demanderons depuis quand l'individu se gare de cette manière, dans quelle rue, se gare t-il à un endroit plutôt qu'à un autre dans la rue, comment prend-il en compte l'usager déjà stationné etc. Cette dernière question nous permet de transiter sur la deuxième partie du questionnaire, la pratique de la méthode du numéro de téléphone. Concrètement, nous

demandons aux individus de nous parler du fait de laisser (ou non) leur numéro de téléphone sur leur pare-brise. Nous leur demanderons donc pourquoi, depuis quand, dans quelle rue, et à quel moment ils laissent leur numéro. La troisième partie du questionnaire concerne le profil de l'individu. Il s'agit ici de se demander qui stationne en double file. Nous récolterons des informations telles que l'âge, le lieu de résidence ou encore la catégorie socioprofessionnelle, mais également des informations sur le véhicule de l'utilisateur. Le questionnaire se trouve en annexe 1.

Ce questionnaire a dû faire face à des contraintes. La plus forte des ces contraintes découle directement du mode de passation. Le fait de réaliser le questionnaire par téléphone nous a obligés à limiter très fortement la durée de l'échange avec les individus. Ainsi l'énoncé de l'ensemble des questions, temps de réponse inclus, a rigoureusement été contrôlé et ne dépassait pas six minutes. Ce mode de passation, qui permet par ailleurs de cibler très précisément les personnes interrogées, a conditionné la quantité d'informations récupérées. Cependant on peut par ailleurs estimer qu'un questionnaire « court » permet une passation efficace, et donc une plus grande fiabilité des réponses (Goeldner, L., *et al.*, 2010)

Nous avons tenté de déterminer avec une la plus grande précision les informations importantes à centraliser, afin de comprendre la problématique du stationnement en double file à Nice. La formulation des questions est donc un élément primordial à prendre en compte et a nécessité la plus grande attention. Par ailleurs, nous devons garder à l'esprit que ces contraintes entraînent certains biais inévitables quant à l'exploitation des réponses au questionnaire. Ces biais particuliers, liés au mode de passation sont à sommer avec les biais habituels liés à une enquête. Les individus peuvent chercher à écourter l'entretien, ne pas répondre franchement ou encore émettre une réponse influencée par la formulation des questions. (De Singly, F., 1992) D'autres limites de l'enquête peuvent être relatives à la récupération des numéros de téléphone, à la période de mise en place de l'enquête, ou encore au moment de l'appel téléphonique. Il sera donc très important de garder à l'esprit que cette enquête peut présenter des biais lors de l'analyse des résultats.

Pour tenter d'avoir une vue d'ensemble du phénomène, nous l'avons dit, il convient de recueillir l'information directement auprès des usagers du stationnement en double file. Cependant pour avoir une vision globale de la situation, il est primordial de considérer la pratique dans le contexte institutionnel de la ville. De ce fait nous pourrions mettre en exergue uniquement la pratique du stationnement en double file, que le questionnaire permettra de quantifier, avec des « dires d'experts » c'est-à-dire avec les informations que nous aurons recueillies auprès des acteurs institutionnels niçois. Nous abordons ici la troisième et dernière partie de l'enquête, l'élaboration d'entretien. Nous pourrions par la suite, après avoir établie les méthodologies du questionnaire et de l'entretien nous concentrer sur l'analyse des résultats de l'enquête.

1.3 Interroger : s'entretenir avec l'institution

Il s'agit dans un premier temps d'identifier les acteurs qui pourront apporter des informations et des réponses pertinentes par rapport à nos hypothèses de départ. Dans notre cas nous traitons d'une pratique de stationnement considérée comme illégale. Il nous est apparu pertinent de chercher à connaître le point de vue des forces de l'ordre chargées du contrôle de ce type de stationnement. Nous avons donc pris contact avec M. Maggengo, chef de service chargé de la coordination des équipes d'agents municipaux de contrôle du stationnement payant. Il a fallu mettre en place une grille d'entretien composée de questions relatives aux informations que nous cherchions à recueillir. Comme dans le cas du questionnaire, l'ordre et la formulation des questions doivent être minutieusement préparés. Nous avons dans un premier temps chercher à connaître quelle sont les attributions précises de M. Maggengo, puis nous avons orienté progressivement la conversation autour de la lutte contre le stationnement dit « abusif » et le stationnement en double file. L'entretien s'est passé le 20 avril à 14h30. Faute d'autres alternatives nous avons dû réaliser cet entretien par téléphone.

Dans un deuxième temps, nous avons cherché à connaître le point de vue de la municipalité quant au stationnement en double file et à la gestion individuelle de celui-ci. En effet, il nous a semblé primordial de chercher à savoir comment la municipalité envisage cette pratique. Si l'on considère le fait que la Mairie niçoise cherche, particulièrement depuis 2011, à résoudre le problème chronique de stationnement sur son territoire, nous devons donc nous entretenir avec la municipalité pour comprendre la logique de gestion du stationnement d'une part, et la pratique du stationnement en double file d'autre part. Nous avons donc émise une hypothèse principale en évidence suite à l'entretien avec M. Kandel chargé du volet « sécurité, circulation, stationnement », premier adjoint à la Mairie de Nice.

Si l'on considère la mise en place d'une gestion individuelle du stationnement comme une réaction au manque de solutions proposées par la Mairie sur cette problématique, peut-on alors considérer une auto-organisation du stationnement en double file à Nice comme la solution viable au manque de stationnement en ville ? Par ailleurs, en fonction de la présence importante de cette pratique qui semble ancrée dans les mœurs niçoises, peut-on envisager une certaine tolérance de la municipalité et donc des forces de l'ordre en faveur du stationnement en double file ? Comme dans le cas de l'entretien avec M. Meggengo, il a fallu établir une grille d'entretien précise afin de consigner le plus d'informations possibles sur notre problématique du stationnement en double file. Nous avons donc rencontré M. Kandel le 3 mai 2012, à 14h, dans son bureau à la Mairie de Nice.

Il est important de préciser que ces entretiens ont fait suite à la passation du questionnaire de manière à être en mesure d'avoir des premières pistes de réflexion quant à la situation du stationnement en double file. Nous avons donc une certaine connaissance du phénomène lorsque nous nous sommes entretenus avec M. Maggengo et M. Kandel.

Ces deux entretiens nous donnerons de précieux éclaircissements sur la gestion et surtout sur la vision institutionnelle du stationnement en double file à Nice. Nous avons également effectué une dizaine d'entretiens libres lors de notre période sur le terrain, donc avant la passation des questionnaires. Il nous a semblé pertinent de nous entretenir avec des usagers du stationnement en

double file, afin de mieux tenter de commencer à comprendre la pratique. Nous avons donc pu tester l'opinion de la population des usagers du stationnement en double file sur le sujet, et faire une première évaluation de l'ampleur de l'emprise de la problématique sur la ville, mais aussi dans la vie des usagers. Nous avons de plus, eu l'occasion de nous entretenir avec un agent de la Police Municipale qui nous a donné son point de vue « concret » du stationnement en double file. Ces entretiens ont été réalisés « en marchant » dans la rue. Il s'agissait alors de laisser s'exprimer les usagers sur la problématique du stationnement en double file en orientant le moins possible leurs réponses. Ce travail nous a également aidé à mettre en place le questionnaire et les entretiens plus « formels » avec la Police Municipale et la Mairie de Nice.

L'ensemble des entretiens, sont consignés dans les annexes 2, 3 et 4.

Nous sommes donc en mesure de mettre en place une analyse du stationnement en double file à Nice. Les données quantitatives récoltées grâce au questionnaire et les données plus qualitatives des entretiens et de nos observations nous donnent une vision d'ensemble de la problématique du stationnement en double file, avec numéros de téléphone. A présent, il convient de décortiquer les résultats de l'enquête grâce à la méthode statistique.

2 Centraliser l'information et analyser les résultats

2.1 Rappel des faits

Il convient dans un premier temps de reprendre chronologiquement les éléments d'analyse que nous possédons. Contextualisons les résultats de notre enquête grâce à des événements qui nous permettront d'envisager le stationnement en double file à Nice dans sa globalité (voir dans sa complexité). Ainsi, lors de notre recherche sur le terrain nous avons pu comptabiliser cinq cents quarante et une voitures garées en double file sur l'ensemble du périmètre d'étude. Signalons que ce comptage représente 0,2% du total des immatriculations de la commune. Sur ce total, tout type de stationnement en double file confondu, 122 véhicules ont été identifiés comme faisant partie des voitures en stationnement en double file avec numéros de téléphone. Nous avons donc pu récupérer 122 numéros de téléphone, notre échantillon compte de ce fait, 122 individus. Les stationnements en double file avec numéros de téléphone représentent 22,55 % du total des stationnements en double file de notre étude. Le stationnement en double file, tout type confondu, permet d'augmenter la capacité de stationnement de notre zone d'étude de 3,59 %.

A première vue, le phénomène de stationnement en double file peut sembler anecdotique. Cependant différents éléments doivent être pris en compte. D'abord, ce comptage n'est pas une représentation globale de la situation, le nombre de stationnements en double file est largement sous estimé. En effet, cette pratique étant très volatile, notre périmètre d'étude représentant 15,82 km² il est quasiment impossible de comptabiliser l'ensemble du stationnement en double file, étant donné nos moyens techniques. Ensuite nous devons pondérer le caractère sporadique du phénomène. En effet, si nous nous référons à nos relevés, le stationnement en double file se localise sur un nombre très restreint de rues.

Voici une cartographie du stationnement en double file, avec et sans numéros, sur notre périmètre d'étude. Les rues mises en évidence ici sont les rues dans lesquelles nous avons constaté au moins un véhicule garé en double file au cours de notre travail de terrain. Dans un souci de lisibilité, nous avons choisi de représenter strictement les rues prises en compte dans notre périmètre d'étude et non l'ensemble de la voirie niçoise.

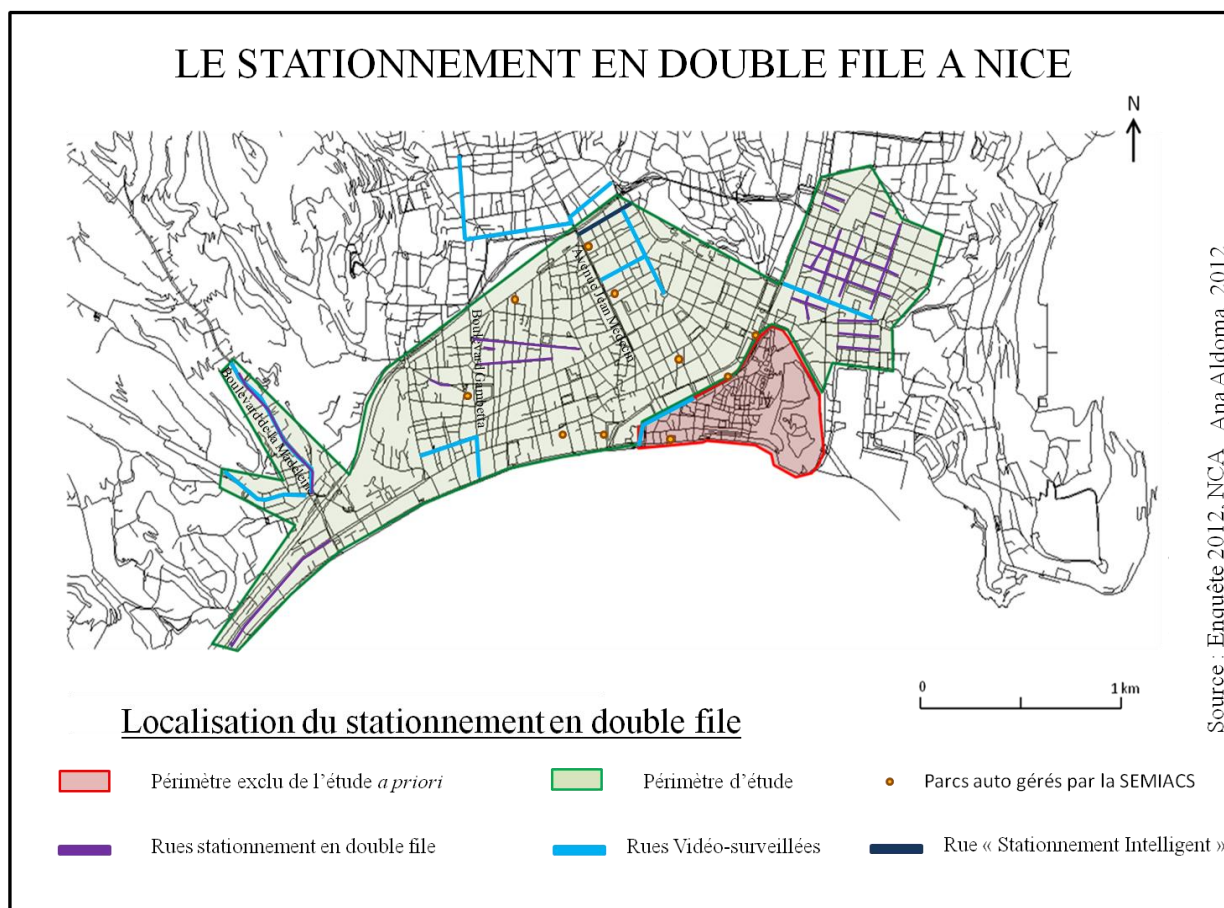


Figure 9 : Le stationnement en double file à Nice

Seulement 20 rues sont concernées par la pratique, sur notre périmètre d'étude qui compte 181 rues. L'importance du stationnement en double file, en termes de places dans la ville, est donc relative au territoire que nous prenons en compte. C'est donc en moyenne 21 voitures garées en double file par rue que nous devons prendre en compte. Le problème au niveau de l'ensemble de la ville est largement anecdotique, au niveau de notre périmètre d'étude la pratique devient légèrement symptomatique. Cependant si on se place à l'échelle de ces 20 rues concernées par le stationnement en double file, nous sommes réellement face à un problème qui cristallise la carence des politiques de stationnement et plus largement celles du transport à l'échelle du centre ville et donc de l'ensemble du territoire azuréen, le centre étant le point névralgique de la problématique de déplacement.

Cette cartographie nous permet cependant de localiser trois secteurs touchés par ce type de stationnement. Le secteur Ouest, avenue de la Californie et boulevard de la Madeleine, le secteur centre, et le secteur Riquier. Cette carte soulève une interrogation directement liée à la mise en évidence de ces trois secteurs, quels sont les éléments explicatifs de la présence du stationnement en double file dans une rue plutôt que dans une autre ? Les rues concernées par le stationnement en double file sont des rues peu passantes où stationner en double file est peu contraignant pour l'ensemble des usagers. Le stationnement en double file est conditionné par la présence d'aménités urbaines. Ces aménités sont particulièrement présentes dans les rues que nous avons identifiées. Il y a moins de possibilités de stationnement dans les rues identifiées que dans les autres rues du périmètre d'étude. Le contrôle du stationnement en double file est moins strict dans ces rues. Autant d'hypothèses que nous devons vérifier pour tenter de comprendre la répartition spatio-temporelle et les dynamiques propres du système auto-organisé de stationnement en double file à Nice.

De manière à obtenir des informations sur le stationnement en double file, et pour répondre à nos hypothèses, nous l'avons vu, nous avons enquêté auprès des personnes garées en double file utilisant de plus la méthode du numéro de téléphone. Notre échantillon est donc composé de 122 numéros de téléphone. Notre enquête s'est déroulée sur quatre jours, les 19, 20, 24 et 25 avril. Lors de chaque appel nous avons dû nous identifier puis signifier que le questionnaire ne durait pas plus de 5 minutes. L'enquête s'est donc déroulée par téléphone, mis à notre disposition par l'UMR Espace. Trois questionnaires nous ont servi de test à la suite desquels nous avons décidé de supprimer la question 8 qui n'était finalement pas adaptée au mode de passation de notre questionnaire, mais également à la problématique même du stationnement en double file. L'intitulé de la question 8 était : *vous êtes-vous garé en double file à un autre moment dans la semaine ?*

Cette question fait suite à la question 7 qui interroge sur le dernier stationnement en double file. Se garer de cette manière constitue une infraction, les individus n'étaient donc pas à l'aise à l'idée de retracer un historique de leur pratique. De plus, l'effort de mémoire semblait très important et non adapté au fait de faire passer le plus rapidement possible ce questionnaire sous peine que l'individu nous raccroche au nez. Par ailleurs, le test nous a permis de faire très légèrement évoluer la question 7 à laquelle nous avons ajouté une partie sur le motif du dernier stationnement en double file.

Ainsi 32,78 des personnes appelées ont accepté de répondre à nos questions, 18,85 % ont refusé et 35,24% n'ont pas pu être jointes malgré au moins deux tentatives. Nous devons signaler que trois questionnaires sont inexploitable. Une personne a déclaré ne pas stationner en double file, une a mis fin à notre questionnaire à la dixième question, une dernière a répondu « je ne sais pas » à toutes les questions et a refusé de nous donner des informations relatives à son profil (lieu de résidence, année de naissance, etc.). Nous avons fait le choix d'exclure ces trois questionnaires de notre analyse. Nous avons donc obtenu en réalité un taux de réponse de 30,32%. Nous nous plaçons légèrement au dessus de la limite de représentativité si nous considérons que notre population cible représente les 122 individus ayant laissé leurs numéros. Par rapport à la population globale des usagers du stationnement en double file, c'est-à-dire la véritable population cible de l'enquête, en considérant que dès qu'une personne s'est déjà garée en double file elle entre dans la

composition de cette population, nous pouvons établir un seuil de représentativité. Nous pouvons seulement affirmer que nos chiffres sont largement sous-estimés, si on considère la probabilité que chaque propriétaire de voiture niçois à eu ou aura un jour l'opportunité de se garer en double file.

Nous pouvons dire que globalement le questionnaire a été bien accueilli par les personnes que nous avons pu interroger. Si l'on considère le total des personnes que nous avons réussi à contacter, 58,73 % ont bien voulu répondre à nos questions. Nous pouvons dire que les niçois que nous avons interrogés, se sentent concernés par la problématique du stationnement en double file. Si nous considérons les entretiens libres que nous avons réalisés sur le terrain, on se rend compte que les niçois sont très enclins à parler de cette problématique, qui semble véritablement les toucher. En effet, les personnes ont été largement ouvertes à la conversation sur ce sujet.

Une fois le questionnaire passé et les réponses des individus consignées, nous devons « traduire » le questionnaire de manière à pouvoir exploiter les informations qu'il recèle. Cette étape s'appelle l'encodage.

2.2 L'encodage : traduire les résultats

Nous décrirons ici la méthode que nous avons utilisée pour encoder nos questionnaires en gardant à l'esprit que de nombreuses méthodologies plus « formelles » ont été développées dans ce domaine (De Singly, F., 1992). Nous avons réalisé un encodage sous deux formes à partir de nos réponses. Ce choix se justifie en fonction des traitements et analyses que nous effectuerons par la suite sur l'ensemble des variables. Dans l'optique de comptabiliser les modalités par variables, l'encodage numérique nous paraît plus maniable. Dans le cadre d'une analyse de variables plus poussée, effectuée sous Exelstat, l'intitulé de chaque modalité rend la lecture des graphiques plus confortable. Chaque modalité de réponse correspond à un chiffre, dans le cas de notre encodage numérique, ou bien à un mot (ou groupe de mot) pour notre encodage textuel. L'encodage est simple pour les questions fermées. Les modalités étant prédéfinies. Dans le cas où les possibilités de réponses sont « oui », « non », « ne sait pas », l'encodage correspondant est « oui » ou « 1 », « non » ou « 2 » et enfin « ne sait pas » ou « 3 ».

Dans le cas des questions fermées, il s'agit de déterminer quels éléments de réponse sont le plus souvent cités de manière à agréger les informations autour d'un intitulé plus global. Par exemple, pour la question 3, *Quand avez-vous commencé à vous garer en double file ?* Les réponses brutes présentent des similitudes. Plusieurs individus ont déclaré se garer en double file depuis qu'ils ont une voiture, et le permis de conduire. Une autre partie des individus a déclaré se garer de la sorte « depuis toujours ». En considérant que se garer est une pratique inhérente à la détention du permis de conduire et à la possession d'une voiture, nous pouvons considérer que ces deux « catégories » de réponse sont similaires. Nous retiendrons donc la modalité « Depuis toujours » qui regroupe les réponses brutes « depuis toujours », « depuis longtemps » ou « depuis que j'ai une voiture ou le permis ». Nous avons donc agrégé l'information en fonction des similitudes des réponses brutes. L'intérêt de cette méthode est donc de créer des « groupes » de réponse, le plus homogènes possible. Il ne s'agit pas cependant de créer autant de groupes que de

réponses brutes, le maître mot étant l'agrégation de l'information. En outre, cette méthode sous-entend de perdre une partie, ou plutôt de lisser l'information. C'est la principale limite de l'encodage, qui est par ailleurs inévitable si nous voulons dégager des tendances et une analyse de nos données (De Singly, F., 1992).

Chaque question a été élaborée dans l'optique de récupérer un certain type d'informations. Nous ne pouvons pas toujours poser les questions de manière frontale. De plus certaines formulations peuvent orienter les réponses des utilisateurs (Javeau, C., 1985). Il est parfois nécessaire de poser une question sans intérêt pour l'étude mais cela permet d'introduire une question primordiale pour l'analyse de la problématique. Notre questionnaire devait donc nous permettre d'obtenir le maximum de réponses relatives à la pratique en un minimum de temps et sans influencer les réponses des individus (De Singly, F., 1992).

A ce stade, il est important de « traduire » chaque question afin d'en comprendre les réponses et donc d'émettre l'analyse la plus fine possible. Pour se faire, nous avons élaboré un tableau récapitulatif, (annexe 5), qui comporte :

- Le numéro et l'intitulé de la question, telle qu'elle a été posée à l'individu
- Notre « traduction » de la question, c'est-à-dire quels phénomène, pratique, comportement nous cherchons à identifier grâce à la formulation de cette question
- L'encodage texte et numérique des modalités de réponse
- Les taux de réponse pour chaque modalité par question

(Attention, les modalités correspondent aux réponses aux questions posées aux individus et non aux « traductions » des questions. Il s'agira d'être des plus prudents lors de notre interprétation des résultats.)

L'intégralité du questionnaire a été encodée grâce à la méthode décrite plus haut à l'exception de la question 7 et de la question 8 (qui ont été supprimées après test du questionnaire). Ainsi nous avons décidé de traiter la question 7 de manière indépendante car son encodage paraissait difficilement envisageable compte tenu de la nature même de la question.

2.2.1 La question 7, répartition spatio-temporelle et motif de stationnement déclaré par les individus

Quand vous êtes-vous garé en double file pour la dernière fois ? Cette question 7 a été complétée de manière à obtenir également le motif du stationnement en double file. Nous avons donc à notre disposition la date, parfois l'heure, la raison et la localisation du dernier stationnement en double file déclaré de l'individu que nous interrogeons. Nous avons également la localisation des véhicules sur lesquels nous avons récupéré les numéros de téléphone, ainsi que les jours et l'heure à laquelle nous avons récupéré ces numéros.

Nous avons réalisé une table mapinfo à partir des informations de la question 7 et de notre travail de terrain. Dans un premier temps nous avons récupéré une table mapinfo de la voirie niçoise. Cette table est accessible sur le site de la Métropole Nice Côte d'Azur. Dans cette table de

la voirie, la représentation graphique des rues ne correspond pas au nom des rues dans le tableau de données. Nous avons donc dû avant toute chose renommer l'intégralité des rues comprises dans notre périmètre d'étude. Dans la table fournie par la Métropole, chaque rue est identifiée par un « code NCA ». Il a donc fallu associer le véritable nom de la rue au « code NCA » initial. De cette façon nous avons pu joindre la représentation graphique de la voirie à un nouveau tableau de données, où les noms originels des rues ont été restitués. Ce nouveau tableau de données comporte également des informations directement liées à notre étude. Ainsi nous avons rajouté une colonne « rues piétonnes », « stationnement intelligent » ou encore « vidéo verbalisation ». Dans chacune de ces colonnes, 1 représente la variable présence de « rues piétonnes », « stationnement intelligent » ou encore « vidéo verbalisation », 0 l'absence de cette variable.

Voici comment nous avons procédé pour créer la table « périmètre d'étude ». Tout d'abord il faut repérer le nom et le code NCA donnés par la métropole à la rue dont nous voulons changer le nom. Dans un fichier Excel, nous reportons le code NCA précédemment identifié sur la ligne correspondant au véritable nom de la rue. Le code NCA de notre fichier Excel correspond au code NCA et possède sa représentation graphique associée dans la table de la Métropole. Une fois la manipulation effectuée sur l'ensemble des rues qui composent le périmètre d'étude, nous devons joindre le fichier Excel créé à la représentation graphique des rues de la Métropole. Nous effectuons une requête SQL pour joindre les deux fichiers grâce à la colonne « code NCA ».

Nous avons donc à notre disposition une table précise de la voirie du périmètre d'étude. Dans le but de localiser le stationnement en double file avec numéro de téléphone et d'exploiter les données que nous avons récupéré, nous créons une nouvelle table qui devrait nous permettre de répertorier l'intégralité des stationnements en double file évoqués dans les réponses à la question 7.

Nous avons d'abord pensé intégrer la temporalité de ces stationnements, le jour et le moment de la journée de ce stationnement en double file, déclaré par l'individu. Pour ce faire nous avons séparé la journée en trois moments, le matin, l'après-midi, le soir et/ou la nuit. Nous créons une colonne par jour et par moment de la journée dans le tableau de données. Chaque jour présente donc trois colonnes. Il s'avèrera que l'exploitation de la temporalité de ces stationnements, sous cette forme tout du moins, n'est pas possible. Nous avons pris en compte dans cette table le nombre total de véhicules en stationnement en double file identifiés grâce à la question 7, sans distinction de date ni d'horaire.

Cependant il semble difficile de définir une tendance à partir des données fournies par la question 7, sans extrapoler les résultats. En effet, nous nous confrontons ici à une des limites de notre étude. La somme d'informations recueillies n'est pas suffisante pour établir une quelconque analyse.

Finalement la question 7, nous permet de compléter notre connaissance des rues dans lesquelles on peut identifier des stationnements en double file mais ne met pas en lumière de nouvelles dynamiques quant à la répartition du stationnement en double file.

Par ailleurs, la question 7 nous renseigne également sur le motif du stationnement en double file de la personne interrogée, sauf pour certains cas, où l'individu n'a pas su ou n'a pas voulu répondre à la question. Ainsi les individus que nous avons interrogé déclarent se garer en double file la journée durant leurs heures de travail, le soir ou la journée sur leur lieu de résidence

ou encore pour effectuer une course (achats, déposer des choses ou des personnes). Ces trois motifs de stationnement en double file semblent résumer les activités pour lesquelles les niçois sont amenés à se garer en double file. Nous développerons avec précision ces aspects par la suite.

2.3 Premiers pas vers une typologie

Afin de nous familiariser avec les données recueillies, et dans l'optique d'effectuer des traitements statistiques plus approfondis, nous avons d'abord fait le choix d'établir un tri à plat. Grâce à ces simples calculs de pourcentage, nous sommes en mesure de brosser un premier profil d'utilisateurs du stationnement en double file. Nous pourrions également définir quelques caractéristiques de cette pratique. Ce premier traitement nous permettra de mettre en place une typologie du stationnement en double file que nous affinerons grâce à une analyse statistique plus lourde.

Notre questionnaire a été établi selon trois parties, la pratique du stationnement en double file, le fait de laisser son numéro de téléphone lorsque l'on stationne en double file, et le profil de la personne interrogée. Dans un premier temps, nous allons tenter de définir qui stationne en double file. En d'autres termes nous allons analyser les données relatives au profil des usagers du stationnement en double file.

En ce qui concerne les données personnelles sur les personnes interrogées, nous disposons des informations suivantes, les taux de réponse par modalité pour chaque variable étant consignés dans le « tableau récapitulatif » :

- L'année de naissance qui nous permettra de définir l'âge de la personne. Il est plus subtil de demander l'année de naissance car demander directement l'âge d'une personne peut être perçu comme indiscret.
- Le lieu de résidence, dans la majorité des cas la précision de la réponse va jusqu'au quartier.
- La profession, que nous avons encodée par catégorie socioprofessionnelle (PCS). Là encore si nous avons directement demandé la CSP les réponses auraient pu être moins précises, les individus n'étant pas forcément au fait des nomenclatures de l'INSEE.
- Le lieu de travail de l'individu, cette question, croisée avec la précédente, nous a permis de définir la « mobilité » professionnelle de l'individu.
- Des informations sur le véhicule de l'individu. Le type de véhicule et l'année d'immatriculation.
- Le sexe de l'individu. Cet élément a été identifié par nos soins.

De ce fait 64,86 % des individus interrogés étaient de sexe masculin. L'âge moyen de notre échantillon est de 37 ans. 43,24% des individus interrogés appartient à la catégorie des « Artisans, commerçants et chefs d'entreprise ». 59,45% des individus interrogés déclare ne pas avoir un lieu de travail fixe, ce qui sous-entend que ces personnes sont amenées à se déplacer très fréquemment dans le cadre de l'exercice de leur profession.

D'autres pour le secteur Nice Riquier, (quartier Riquier et alentours du port) constituent le lieu de travail le plus cité. Ce secteur Riquier, est également le lieu de résidence d'une majorité

d'individus interrogés. Enfin la majorité des personnes interrogées déclarent posséder une voiture citadine âgée de 7 ans en moyenne, bien que 46,43 % des individus déclarent la possession d'une voiture que nous qualifierions de récente, à savoir de 1 à 5 ans.

Selon notre enquête, l'usager « type » du stationnement en double file avec numéro de téléphone est donc un homme, artisan, amené à exercer son métier sur l'ensemble de la ville. Cette personne habite le quartier Riquier et possède une voiture citadine relativement récente. (Ce qui peut sembler une aberration si nous considérons que les artisans sont amenés à transporter du matériel lors de leurs déplacements. La possession d'une voiture citadine dans le profil type peut s'expliquer par le fait que la personne cite son véhicule personnel et non professionnel lorsqu'elle répond à nos questions).

Ce profil moyen doit évidemment être pondéré et relativisé. Une analyse statistique plus poussée de nos résultats pourrait nous permettre d'affiner nos affirmations quant à un profil type d'utilisateurs du stationnement en double file. Nous pouvons par ailleurs émettre quelques hypothèses quant aux caractéristiques de l'utilisateur du stationnement en double file et de la méthode du numéro de téléphone. Dans un premier temps, nous avons constaté que la majorité des personnes que nous avons contactées était des hommes. Nous avons déjà remarqué que la gente masculine avait plutôt tendance à laisser son numéro de téléphone lors de nos investigations de terrain. Les femmes seraient moins favorables à l'utilisation de cette méthode ou alors les femmes se garent moins en double file que les hommes ?

Le stationnement en double file est intrinsèquement lié à la conduite automobile. Il est de notoriété publique que les hommes sont largement plus adeptes de la « conduite à risque » (Sécurité Routière, www.securiteroutiere.gouv.fr). La prise de risques lors d'un stationnement en double file est un facteur à prendre en compte (Petiot, R., 2000), ce type de stationnement pouvant être considéré comme une fraude au stationnement. Le lien entre comportement masculin et stationnement en double file peut facilement être établi. D'autre part, nous devons identifier un biais à cette réflexion. Nous avons pu évaluer le sexe des personnes garées en double file car nous avons entendu la voix de ces personnes. Nous n'avons donc pas à notre disposition le genre des individus qui utilisent la méthode du numéro de téléphone, dont nous avons récupéré le numéro et que nous avons pu contacter. Nous pouvons seulement affirmer avec certitude que les femmes laissent moins facilement leur numéro de téléphone sur leur véhicule lors d'un stationnement en double file que les hommes. Peut-être par crainte de laisser des informations personnelles à disposition du premier venu. Cependant nous sommes tentés de dire que les femmes se garent moins facilement en double file que les hommes. En effet, si l'on considère le temps de recherche d'une place de stationnement normale avant la prise de décision de se garer en double file, on constate que les femmes cherchent en moyenne une place normale plus longtemps que les hommes et qu'elles sont moins nombreuses à déclarer se garer directement en double file, sans prendre la peine de chercher une place de stationnement légal.

Pour aller plus loin dans cette différenciation homme/femme, nous pouvons considérer que l'emploi est un discriminant important entre hommes et femmes (Insee, www.insee.fr). Malgré la lutte en faveur de la parité, nous sommes forcés de constater que certaines professions sont plus facilement le fait de la gente masculine. Ainsi selon l'INSEE, 8,8% des « artisans, commerçants, chefs d'entreprises » sont des hommes, et 3,7% seulement sont des femmes.

Cette dernière catégorie semble plus concernée que les autres par la pratique du stationnement en double file avec numéros de téléphone. En effet, ces personnes sont confrontées au problème chronique de stationnement à Nice. Le stationnement en double file se place donc comme une solution optimale pour les artisans et entrepreneurs amenés à se déplacer fréquemment avec leur véhicule de fonction, (utilitaires et camionnettes) pour intervenir chez un client. Dans le cadre de leur profession, le temps de recherche d'une place de stationnement normale représente une perte financière. Cette catégorie d'individus déclare donc que stationner en double file en laissant un numéro de téléphone est « une pratique courante dans la profession à Nice » (Enquête *Stationnement en double file à Nice*, 2012). Cette affirmation nous a été rapportée par des professionnels du bâtiment avec qui nous avons pu nous entretenir lors de notre enquête sur le terrain. Il n'est donc pas étonnant que notre échantillon d'individus questionnés soit composé d'hommes issus de l'artisanat ou du commerce.

La localisation de ce stationnement est spécifique nous l'avons déjà vu. Le secteur le plus propice au stationnement en double file avec numéros de téléphone semble être le secteur Riquier. Dans notre échantillon, 84,21 % des personnes que nous avons contacté étaient garées en double file dans ce secteur Riquier le jour où nous avons recueilli les numéros de téléphone dans le cadre de notre enquête. Signalons également que la majorité des personnes interrogées réside et/ou travail dans ce secteur. Ce secteur semble donc être plus propice au stationnement en double file avec numéros de téléphone. Il semble donc intéressant de se demander quelles sont les caractéristiques de ce périmètre qui le rend plus propice au stationnement en double file.

Ce type de stationnement requiert un ensemble de caractéristiques particulières. La condition *sinéquanone* du stationnement en double file est dans un premier temps la situation du stationnement « normal », « légal ». Les possibilités de stationnement sont effectivement réduites. L'offre de parcs de stationnement dans ce secteur Riquier constituée par un parking d'ouvrage d'une capacité de 300 places géré par la société Vinci (parking Barkla), et le parking du centre commercial Carrefour TNL. Ces deux parcs ne sont pas gérés par la Semacs. Les tarifications sont donc soumises à une logique propre à l'entreprise qui exploite le parking. Ainsi, une heure de stationnement dans le parking Barkla revient à 1,70 €. Posons-nous maintenant la question de la caractéristique « physique » nécessaire au stationnement en double file. Dans le cas de ce type de stationnement, voici comment les fonctions de la voirie sont réparties. Pour les besoins d'une explication claire et schématique, nous prendrons l'exemple d'un cas observé avenue de la Californie. Cette situation peut être généralisée à l'ensemble des rues supportant du stationnement en double file à quelques détails près, la localisation même du stationnement en double file.



Figure 10 : La répartition des usages de la voirie

La répartition des usages de la voirie est donc la suivante : à droite les emplacements de stationnement légaux, on peut rencontrer éventuellement une voie réservée au vélo, la première voie de circulation sert au stationnement en double file, la seconde reste consacrée à la circulation, on rencontre parfois une troisième voie réservée aux bus, séparée ou non par un terre-plein qui servira de voie de circulation automobile si besoin est.

Ce type de stationnement est donc très gourmand en espace de voirie, ce qui entraîne outre le blocage des usagers en situation de stationnement légal, des problèmes de fluidité de la circulation. Les secteurs propices au stationnement en double file sont des rues plutôt larges, à sens unique, voir peu passantes. Le choix de la rue du stationnement en double file semble être un autre élément de la manifestation de la notion de complémentarité de l'action individuelle de stationner en double file.

De ce fait la prise en compte de l'autre se manifeste d'une part par la méthode du numéro de téléphone, d'autre part par le choix de l'endroit précis de stationnement en double file. Il est également probable que le « mimétisme », plus ou moins conscient, entre en ligne de compte quant à la plus grande présence du stationnement en double file dans le secteur Riquier. Ainsi selon les déclarations des individus recueillies lors des entretiens libres, au début de l'enquête, il est de « tradition » que les individus stationnent en double file dans le secteur Riquier. De plus 10,8% des personnes interrogées déclarent avoir déjà observé cette pratique dans ce secteur.

Gardons à l'esprit que cette tradition ne se serait pas mise en place sans un terrain physique favorable. De ce fait, le secteur Riquier, semble être le lieu traditionnel du stationnement en double

file car la possibilité de stationnement semble encore plus contrainte que dans d'autres secteurs de la ville mais aussi parce que la configuration de la voie se prête à la pratique. En effet, la majorité des rues de ce secteur sont en sens unique et ne présente pas une circulation importante. Si nous envisageons en parallèle de ces caractéristiques le fait que le secteur Riquier présente une multitude de commerces de proximité et de restaurants que nous pouvons envisager comme des « aménités urbaines » propices à la pratique d'un certain type de stationnement en double file, cette zone est largement favorable au stationnement en double file. En effet chaque stationnement, normal comme en double file se justifie par un motif, une raison de stationner à cet endroit. La proximité avec le lieu de stationnement justifie la localisation du stationnement. Dans le cadre d'un stationnement en double file, au vu des caractéristiques de celui-ci, la localisation de l'emplacement de stationnement entre en considération dans la prise en compte de l'autre. La proximité du lieu de destination permet à l'individu de surveiller son véhicule. Cette pratique peut également s'apparenter à de la complémentarité, puisque de cette manière l'individu peut déplacer son véhicule si besoin est. Il prend donc en compte les autres usagers du stationnement. Nous développerons plus tard cet aspect particulier.

Dans le but d'affiner dans notre analyse le profil des usagers du stationnement en double file, nous avons tenté de mettre en place un traitement statistique plus poussé. Plus largement une Analyse des Correspondances Multiples (ACM) devrait nous permettre de mettre en lumière des caractéristiques du stationnement en double file. Développons à présent cette méthodologie particulière.

2.4 Une Analyse des Correspondances Multiples du profil des usagers du stationnement en double file avec numéro de téléphone ?

L'ACM est une « méthode factorielle de statistiques descriptives multidimensionnelles » qui permet d'analyser les liaisons entre plusieurs variables qualitatives. (Baccini, A., 2010). Le principe est de croiser les modalités de différentes variables afin d'en déduire deux « dimensions » ou plus, ce qui nous permet de faire émerger une explication plus approfondie des liaisons possibles entre les variables que nous souhaitons étudier.

Ces « dimensions » ou axes, permettent d'établir un graphique multidimensionnel dans lequel se positionne l'ensemble des modalités. L'interprétation de l'ACM consiste à déterminer ce que représente chaque axe du graphique. Par la suite, nous pourrions déterminer les modalités les plus contributives à la création de ces axes. En d'autres termes il s'agira ici de déterminer quelles variables déterminent le profil de l'utilisateur du stationnement en double file. Bien que l'ACM soit réalisé sous Exelstat et que nous ne devons mettre en œuvre aucun calcul compliqué pour élaborer le graphique, nous avons décidé de résonner dans un premier temps sur une partie des variables et non sur l'intégralité des données récupérées grâce au questionnaire. En effet, la multiplication du nombre de variables intégrées dans l'analyse complique largement l'interprétation. Il va sans dire que le travail final tendra à une ACM globale, qui permettra de mettre en lumière une analyse fine du phénomène de stationnement en double file avec numéros de téléphone.

Nous avons considéré dans un premier temps les variables relatives au profil des usagers. Après avoir chargé le module complémentaire « Exelstat », il faut sélectionner l'outil « analyse de données » puis « analyse des correspondances multiples ». A ce moment le logiciel crée une série de tableaux et de graphiques. Nous considérerons seulement le tableau des contributions des modalités et le graphique symétrique des modalités qui positionne chaque modalité selon ses coordonnées d'après les axes F1 et F2. Il s'agit de prendre en compte une représentation des modalités selon les axes qui résume la plus grande partie de l'information. Ces deux axes résument 19,044% de l'information. Or cette part de l'information résumée est sous estimée. Cette sous-estimation vient du fait que le tableau dit « des bruts » à partir duquel est calculé ce ratio présente des informations redondantes (Baccini, A., 2010).

La contribution des modalités sert à identifier les colonnes les plus importantes dans l'analyse, c'est-à-dire dans la définition de la liaison entre les variables. Les contributions « représentent la part d'un point i ou j à l'inertie expliquée par un facteur : par exemple pour un point i une contribution de 0,560 signifie que le point i intervient pour 56% dans l'inertie expliquée par le facteur (...) grâce aux contributions, on peut ainsi ordonner les points en fonction de leur rôle dans la détermination du facteur » (Chadul, 1994)

En d'autres termes les contributions permettent d'identifier les individus et/ou modalités pouvant déterminer à eux seuls l'orientation des axes. L'analyse du graphique et des valeurs des contributions de chaque modalité doit se faire en parallèle. Voici ce qu'il en ressort pour nos données. L'axe F1, axe des absides représente la variable « année de naissance » donc l'âge des individus. L'axe F2, axe des ordonnées représente la variable « catégorie socioprofessionnelle » et discrimine à gauche les hommes et à droite les femmes.

Après examen du graphique dit « symétrique », qui représente les modalités en fonction des axes F1 et F2, nous pouvons constater que le nuage de points ne présente pas de structure véritablement identifiable. L'ACM n'est donc pas un moyen optimal de traiter les données relatives à notre questionnaire. En effet, notre base de données n'est pas composée d'un nombre suffisant d'individus pour que l'ACM identifie une tendance. Cette remarque est également valable quant à la mise en place d'une « ACM global e » qui traiterait de l'intégralité des variables de notre base de données. On se rend compte que les modalités qui semblent faire émerger une tendance sont en réalité des modalités extraordinaires, c'est-à-dire des réponses très peu citées par nos individus. Nous pouvons considérer ici que « les individus trop spécifiques brouillent le résumé (de l'information, c'est-à-dire la représentation graphique) » (Chadul, 1994).

La mise en place d'une ACM n'est donc pas la bonne manière d'aborder l'analyse de nos résultats. Le « tri à plat », reste donc la meilleure manière de traiter l'information. Nous prendrons en compte le poids des modalités de réponses pour chaque question, comme nous l'avons envisagé précédemment. Si nous avançons dans le traitement de nos données nous pouvons mettre en évidence d'autres caractéristiques singulières de cette pratique.

a. D'autres caractéristiques de la pratique

Au vu de la mise en évidence d'un comportement individuel particulier, nous pouvons nous demander si se garer en double file en laissant son numéro de téléphone est une pratique endémique et inédite. A première vue, on pourrait penser que le fait de stationner en double file soit une pratique singulièrement niçoise. En effet, dans notre échantillon la majorité des personnes déclare

résider à Nice, et l'intégralité des individus ayant participé à l'enquête, déclare travailler à Nice. 27,03% des personnes font coïncider le fait d'avoir commencé à stationner en double file avec leur arrivée dans la ville. Cette organisation particulière des individus peut donc apparaître comme un fait endémique à la cité azurée. Cependant, suite probablement à une erreur de numérotation lors de la passation des questionnaires par téléphone, nous sommes entrés en communication avec une femme, qui nous a déclaré être lyonnaise et utiliser la méthode du numéro de téléphone quand elle se gare en double file.

Le déficit en possibilité de stationnement étant symptomatique des grandes agglomérations, il est plus que probable que le stationnement en double file soit une pratique citadine généralisée dans les grandes villes. L'état actuel de nos connaissances ne nous permet pas de nous étendre sur une quelconque diffusion de la pratique dans les grandes agglomérations. Nous nous contenterons ici du cas niçois, que nous considérerons par ailleurs comme relativement inédit. En effet, il semblerait que la particularité du stationnement en double file niçois soit l'ampleur du phénomène et la prise en compte de la pratique par la municipalité.

La municipalité a mis en place un dispositif tout à fait innovant qui permet un contrôle draconien du stationnement en double file. Certaines rues sont équipées de caméras de « vidéo-verbalisation » (cf. figure 8). Il s'agit de caméras qui permettent d'identifier les stationnements en double file et de verbaliser leurs auteurs. Selon les propos de M.Kandel, il a été identifié 15 points de blocage de la circulation à cause du stationnement en double file. Cette étude a été réalisée par le service de voirie et par Nice Côte d'Azur. Derrière les caméras, on trouve des agents qui verbalisent avec « discernement » (Enquête *Stationnement en double file à Nice*, 2012) les usagers en situation de stationnement en double file.

La vidéo-verbalisation concernera 25 sites, quand le dispositif sera entièrement installé. Ceci permettra de contrôler 5 à 6 km de voirie sur 500 km de voirie communale. Ce dispositif permet également de réattribuer des agents à d'autres tâches. En effet, une équipe composée de trois personnes suffit pour contrôler l'intégralité du dispositif de vidéo-verbalisateur et donc pour régler le problème du stationnement en double file.

La vidéo-verbalisation à l'encontre du stationnement en double file est installée sur le territoire niçois depuis novembre 2010. Ce dispositif est un succès selon la municipalité, (Enquête *Stationnement en double file à Nice*, 2012), le stationnement en double file dans les rues contrôlées par caméras ayant disparu et le taux de verbalisation ayant diminué. Ainsi, le stationnement en double file est un problème considéré comme évincé à Nice grâce à cette technologie (Enquête *Stationnement en double file à Nice*, 2012). Ceci est peut-être une autre caractéristique inédite du stationnement en double file niçois. Officiellement, ce type de stationnement abusif a été éradiqué. Dans les faits, le stationnement en double file, toujours présent dans la ville, jouit d'une certaine tolérance. Ce dispositif est mis en place uniquement dans les zones de « blocage de la circulation », les zones où le stationnement en double file est présent mais ne présente pas de gêne manifeste pour la circulation, « il n'y a pas de raison de verbaliser » (Enquête *Stationnement en double file à Nice*, 2012).

Par ailleurs, le macaron « médecin en visite » légitime un peu plus ce type de stationnement. Bien que ce macaron n'autorise pas le stationnement en double file, il permet concrètement de signifier aux forces de l'ordre le motif du stationnement en double file de

l'individu. L'agent de contrôle n'a pas pour consigne d'éviter la verbalisation, mais concrètement une certaine tolérance est appliquée (Enquête *Stationnement en double file à Nice*, 2012). De plus, le macaron compte une ligne « numéro de téléphone à contacter en cas d'urgence »...

Nous pouvons donc identifier un double enjeu pour la municipalité. D'un côté, sanctionner une pratique illégale qui entraîne des blocages de la circulation, d'un autre côté, répondre au besoin de stationnement de la population. Finalement nous sommes peut-être face à une sorte d'acceptation tacite du stationnement en double file par la municipalité. En effet, cette solution extrême répond au besoin en stationnement et déjoue les contraintes particulières de la ville. « L'Histoire et la géographie contraignante de Nice font que l'on ne peut pas gagner d'espace. Aujourd'hui c'est environ 400 000 voitures qui circulent à Nice. Donc il y a une pénurie d'espaces. En parallèle, il y a une réduction de la place accordée au stationnement privé (garages). Cet espace de stationnement privé a été transféré vers le domaine public à cause du fréquent réaménagement des garages privés en espaces habitables » (Enquête *Stationnement en double file à Nice*, 2012).

Les possibilités de stationnement légal n'étant pas extensibles et l'espace dédié à la circulation à Nice étant relativement important (double voie de circulation, rues larges à sens unique etc.) le stationnement sur les voies de circulation se présente donc comme l'alternative logique et la moins coûteuse pour l'ensemble des usagers, en stationnement en double file et en stationnement normal. La « solution » du stationnement en double file n'est à première vue pas optimale pour ce dernier. Cependant ce dernier acteur du stationnement en double file n'est pas trop gêné par la pratique, puisque la méthode du numéro de téléphone est en place.

Le stationnement en double file se présente également comme une solution pour la municipalité. Des mesures ont été prises au point de blocages importants, causé par le stationnement en double file, la Mairie niçoise étant le garant de la sécurité et de la fluidité du trafic sur son territoire. Dans les zones où la circulation n'est pas trop contrainte, le stationnement en double file constitue donc une solution pour tous. La municipalité y voit une solution économique pour gagner de l'espace de stationnement. L'individu qui se gare en double file ne paye pas son stationnement, et est rarement verbalisé pour son stationnement gênant. Ainsi selon notre enquête, plus de 21% des personnes interrogées déclarent ne jamais avoir été verbalisé pour stationnement en double file. Pour les individus qui déclarent avoir été verbalisé au moins une fois, la fréquence de ces contraventions est de l'ordre d'une par an pour une large majorité. Cependant la majorité des personnes interrogée estime qu'assumer le coût du stationnement est plus avantageux. Mais nous devons prendre en compte ici un biais important. La personne interrogée est souvent tenté de répondre ce qui est « socialement acceptable » à une question qui concerne une pratique qui peut être considérée comme illégale (Javeau, C., 1985). La « sincérité du répondant » (Javeau, C., 1985) est donc peut-être biaisée par sa volonté de se conformer à une certaine norme, qui ne le ferait pas passer pour un individu « déviant » adepte des pratiques à risques.

De ce fait, même si officiellement aucune prérogative de la mairie envers la police municipale n'est mise en place, les agents ne verbalisent pas systématiquement les automobilistes en stationnement en double file (Enquête *Stationnement en double file à Nice*, 2012). Un des ces agents nous a confié être, bien évidemment, contre le stationnement en double file puisque c'est illégal, mais il déclare comprendre et tolérer cette pratique. Sur le terrain, selon le secteur de la

ville, les patrouilles verbalisent uniquement le stationnement « gênant » c'est-à-dire, le stationnement sur un passage piéton, arrêts de bus etc. Le stationnement en double file étant également considéré par les forces de l'ordre comme la seule solution de stationnement. Les agents comprennent et tolèrent donc ce type de stationnement.

Cette « réaction » individuelle à une situation particulière peut donc être considérée comme optimale compte tenu de l'offre de stationnement et de transport en commun. En effet, ne pouvant pas accéder à la ville autrement qu'en voiture, l'individu a mis en place un dispositif qui lui permet de répondre au mieux à son besoin de stationnement en gênant le moins possible les usagers du stationnement normal.

Il semblerait au vu des éléments cités précédemment que le cas niçois présente un système du stationnement en double file implanté de manière relativement pérenne. Le fait d'avoir pu mettre en place une enquête dont les résultats sont exploitables, et que la municipalité se soit penchée sur la problématique et valide en quelque sorte la pratique, nous a montré que le cas niçois est inédit en matière de stationnement en double file.

En considérant nos résultats et notre analyse de la situation, nous avons pu mettre en place une typologie du stationnement en double file. Cette « synthèse » de la situation que nous avons étudié nous permettra d'explicitier une passerelle de réflexion entre une situation observée, qui semble répondre à des dynamiques relatives au concept d'auto-organisation, et des données quantitatives, les plus objectives possible, relatives à une pratique bien spécifique qui valide la présence d'un système auto-organisé sur le territoire niçois.

3 Une typologie du stationnement en double file à Nice

Nous avons identifié trois grands motifs de stationnement en double file, qui sont finalement similaires aux motifs de stationnements normaux, énoncés dans les parties précédentes. Les gens s'arrêtent en double file car ils ne trouvent pas de place lorsqu'ils vont faire leurs courses, pour les besoins de leur travail ou sur leur lieu de résidence.

On peut considérer que la durée de stationnement est le paramètre fondamentalement variant entre ces trois grandes raisons de stationnement en double file. Cette même durée de stationnement semble conditionner un point très important du système. Plus le stationnement en double file est long, plus celui-ci peut occasionner une gêne importante pour les autres individus. Cette gêne occasionnée par ce type de stationnement constitue une des principales motivations à la mise en place d'une stratégie de complémentarité des actions individuelles. Près de 60% des personnes interrogées évoquent le fait de limiter la gêne occasionnée par leur stationnement en double file quand on leur demande pourquoi est-ce qu'ils laissent leur numéro de téléphone sur leur pare-brise. De plus, les personnes qui déclarent ne pas laisser systématiquement leur numéro de téléphone quand ils stationnent en double file, justifient l'utilisation de la méthode par la durée de leur stationnement. Ainsi 80% des personnes qui ne laissent pas systématiquement leur numéro de téléphone, déclarent motiver cette pratique dans le cas d'un stationnement de plus de dix minutes.

Il semblerait donc bien qu'il y ait un lien entre durée du stationnement en double file et mise en place de la méthode du numéro de téléphone.

Il nous est donc apparu comme pertinent de définir une typologie du stationnement en double file niçois selon le niveau d'organisation requis par la durée, et donc par le motif, du stationnement en double file. Nous classerons les trois types de stationnement en fonction de la durée de stationnement requis par le motif de ce stationnement. Chaque type répondra à un « degré d'auto-organisation » qui se caractérise par la plus ou moins importante prise en compte de l'autre dans la stratégie individuelle de stationnement et par la mise en place de la méthode du numéro de téléphone.

Enfin, notons que faire correspondre un profil d'utilisateurs avec un type de stationnement en double file retournera parfois de l'extrapolation. En effet, gardons à l'esprit les limites de notre enquête qui ne concerne que 37 individus et rappelons que lors de notre travail sur le terrain nous avons relevé 541 voitures garées en double file. Il s'agit encore une fois ici de l'impossibilité de définir une population cible précise. De ce fait nous proposons ici une typologie du stationnement en double file parfois seulement, complétée par un profil d'utilisateurs type. Cette typologie est illustrée par le graphique suivant.

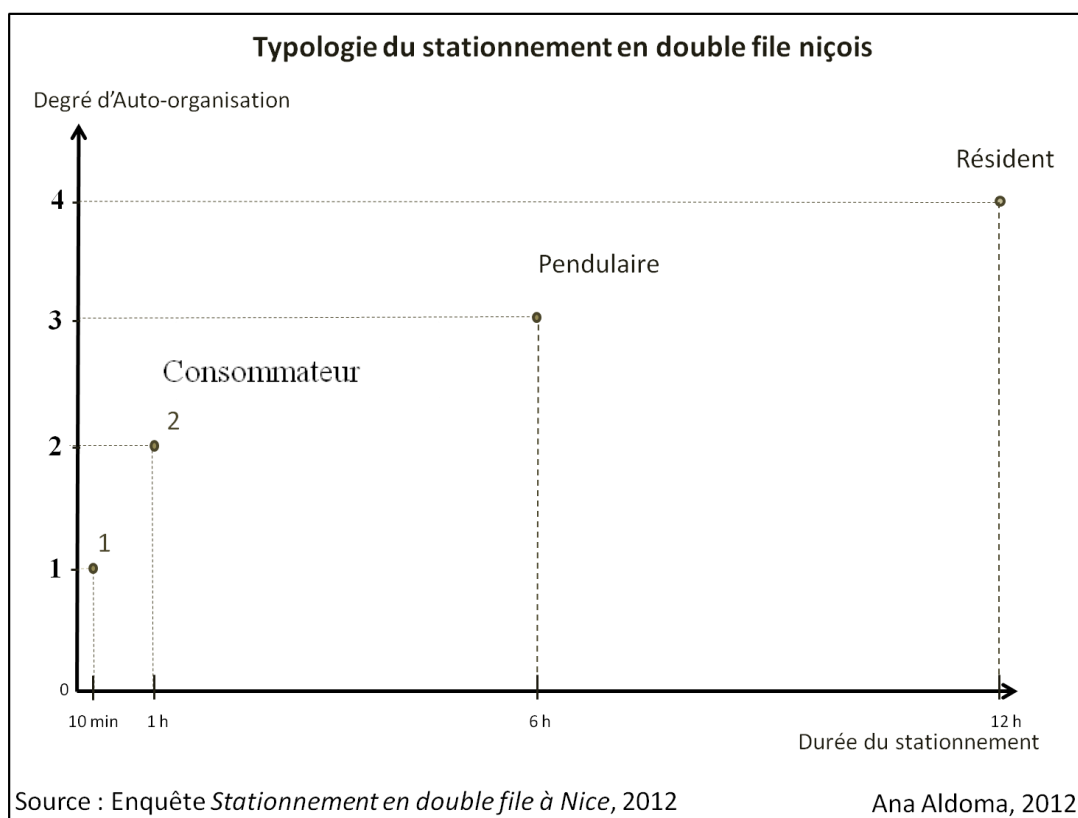


Figure 11 : Typologie du stationnement en double file

3.1 Le type « Consommateur »

Il s'agit ici de se garer dans le but d'effectuer un achat. C'est le type de stationnement en double file le plus court. Etant donné le temps consacré à l'achat, l'individu ne considère pas comme justifié le temps de recherche d'un emplacement de stationnement légal, et les opérations qui l'accompagnent (recherche horodateurs etc.). A ce moment l'utilisateur met en balance la contrainte engendrée par la situation du stationnement à Nice, c'est-à-dire la forte congestion, le coût du stationnement légal et le temps passé dans le commerce. Ces éléments sont envisagés plutôt par le paramètre « temps » que par le paramètre « coût financier ». Il ne s'agit pas de ne pas payer son stationnement, il s'agit d'effectuer ses courses en un temps imparti le plus court possible. Ce type de stationnement ne correspond pas à un secteur particulier de notre zone d'étude, on le considèrera de ce fait comme symptomatique du manque de place dans le centre, mais aussi au delà des limites de notre périmètre d'étude. Il s'agit de s'arrêter « juste une minute pour acheter le pain » (Enquête *Stationnement en double file à Nice*, 2012). Par conséquent, ce type est fortement associé à la présence des commerces.

Il n'y a pas un profil type de personnes qui utilisent ce mode de stationnement. On peut considérer que la plupart des niçois ont été amené à utiliser le type Consommateur. Ce type est probablement le plus délicat à analyser.

Il s'agit donc ici de la problématique du stationnement des « visiteurs ». On peut distinguer le type « Consommateur » sans numéro de téléphone, ou « Consommateur 1 » et avec numéro de téléphone, ou « Consommateur 2 ».

Le type Consommateur 1 présente deux configurations. La première configuration, quelque peu insolite, définit un véhicule garé en double file devant un emplacement de stationnement légal qui n'est pas forcément occupé par un autre véhicule. (La dénomination « en double file » pourrait à ce moment là être discutée). Cette configuration du type Consommateur 1 ne nécessite pas systématiquement la présence du numéro de téléphone. L'utilisateur déclare stationner de cette manière pour ne pas payer le stationnement ou bien pour ne pas être verbalisé. La vidéo-verbalisation a permis de réorienter la mission des ASVP (Agents de Surveillance de la Voie Publique) sur la fraude au stationnement (stationnement impayé), et sur le stationnement sur zones interdites, (exceptées zones de livraison), les agents ne sont pas chargés de verbaliser en priorité le stationnement en double file. De plus, il n'est pas rare qu'une fois la place de stationnement légale libérée par l'utilisateur en double file, celui-ci reste garé en double file, dans le cas où il n'aurait pas terminé ses courses.

Cette configuration du type Consommateur 1, de très courte durée, est toléré par la police, conscient du manque de possibilité de stationnement. Ceci se vérifie par la fréquence de contraventions déclarées par les utilisateurs qui est de l'ordre d'une par an dans la majorité des cas.

Dans la deuxième configuration du type Consommateur 1 l'utilisateur stationne en double file devant un véhicule déjà stationné, sans laisser son numéro. Dans les deux configurations, malgré l'absence de numéro, on peut dire que cette catégorie de stationnement comporte quand même un aspect auto-organisé car la notion de complémentarité bien que non prise en compte à travers la méthode du numéro de téléphone est prise en compte par la surveillance visuelle du véhicule et la

très courte durée de ce type de stationnement. De ce fait, le type Consommateur 1 se localise toujours au plus près du lieu de destination. Les utilisateurs peuvent aussi laisser leur warning afin de signifier à l'autre conducteur le caractère exceptionnel de la pratique. Le type Consommateur 1 requiert donc le plus faible degré d'auto-organisation (cf. figure 11). Les usagers ne prennent que partiellement en compte la gêne occasionnée par leur stationnement.

Le paramètre de « concurrence » est le mieux pris en compte dans ce type de stationnement en double file. En effet, il s'agit de se garer le plus près possible du lieu de destination, donc de trouver le meilleur emplacement de stationnement pour soi, ce qui, paradoxalement, rendra le stationnement en double file le moins gênant puisque l'automobiliste peut voir son véhicule et le déplacer rapidement si besoin est. Le fait d'être stationné près de son lieu de destination entraîne également une réduction du temps de stationnement puisque le temps de marche éventuelle entre lieu de destination et emplacement de stationnement est réduit. Le type Consommateur 1 présente un degré 1 d'auto-organisation et une durée de stationnement d'une à dix minutes.

Le type Consommateur 2 concerne le stationnement en double file devant un emplacement occupé, avec numéro de téléphone. Dans la majorité des cas ce type émerge pour une durée de stationnement supérieure à 10 minutes, qui est la durée déclarée par les usagers comme commençant à contraindre plus fortement les usagers stationnés sur un emplacement normal. Ce type présente des caractéristiques similaires au type Consommateur 1, à ceci près qu'il requiert un plus haut degré d'auto-organisation (cf. figure 11). En effet, la gêne occasionnée par le stationnement en double file augmente proportionnellement à la durée du stationnement. Ce paramètre est pris en compte de la même manière que pour le type Consommateur 1, c'est-à-dire que l'utilisateur cherchera à stationner le plus près possible de son lieu de destination et laissera son numéro de téléphone.

Ce type peut aussi concerner des activités plus longues qu'un achat, comme par exemple un dîner au restaurant, une visite chez un ami. On peut donc observer ce type de stationnements en double file le soir, alors que le type Consommateur 1 se déroule principalement la journée. Ce type requiert donc un degré 2 d'auto-organisation et une durée de dix minutes à 2 heures environ.

Etonnamment, c'est pour cette catégorie d'usagers que les plus grands et coûteux efforts en matière de politique de stationnement sont effectués. Des mesures telles qu'une franchise d'une heure dans les parkings ont été mises en place et rencontrent un succès très modéré. Le calcul « avantages comparatifs » effectué par l'utilisateur est nettement en faveur du stationnement en double file. De plus, la promotion de ces mesures n'est pas assez mise en avant par la municipalité. Il a pourtant été démontré qu'une bonne promotion des mesures mise en œuvre en faveur du stationnement est primordiale. Cet aspect important d'une politique de stationnement, mais aussi de transport est souvent négligé (Certu, 2003). De ce fait, les niçois n'ont pas forcément connaissance du dispositif.

D'autres causes de la présence de ce type à Nice peuvent être identifiées comme le manque « physique » de possibilités de stationnement pour ces usagers bien particuliers, les « visiteurs » qui vont de paire avec le manque de rotation du stationnement. La preuve en est que dans les rues où la vidéo-verbalisation a été mise en place, la municipalité déclare tolérer ce type lors des sorties

d'école par exemple. « En termes de possibilités de stationnement, les sorties d'écoles sont ingérables » (Enquête *Stationnement en double file à Nice*, 2012).

Les possibilités de stationnement mises en place pour les visiteurs sont bien souvent plébiscitées par une deuxième catégorie d'usagers du stationnement, les pendulaires, notre second type, dont le motif de stationnement se rapporte à l'activité professionnelle.

3.2 Le type « Pendulaire »

Le type « Pendulaire » nous permet d'avancer dans la hiérarchie d'organisation du stationnement en double file (cf. figure 11). Ce type qui a pour motif la profession de l'utilisateur, se caractérise par une durée de deux à six heures, ceci, de préférence le jour. Pour ce type la présence du numéro de téléphone est quasi systématique.

On distinguera trois configurations dans ces types qui se définissent donc par trois profils d'utilisateurs bien distincts, qui entraînent des caractéristiques du stationnement en double file légèrement différentes. Le niveau de tolérance par les agents de contrôle du stationnement évoluera sensiblement en fonction de la configuration de ce type. En outre, le type Pendulaire requiert un degré 3 d'auto-organisation compte tenu de la durée du stationnement en double file. L'utilisateur de ce type doit avoir une prise en compte de l'autre plus importante et ne peut pas toujours se garer devant son lieu de destination. Il s'agit ici de stationner de manière à gêner physiquement le moins possible l'autre, malgré la présence du numéro de téléphone. Ainsi certaines stratégies peuvent être identifiables comme par exemple le fait de se garer en bout de file de stationnement ou devant une voiture « ventouse » (qui ne bougera pas). Ces stratégies complètent donc la méthode du numéro de téléphone. Il s'agit également de complémentarité mais sous une forme différente, moins élaborée, au même titre que la surveillance du véhicule que nous avons pu évoquer précédemment.

Nous avons d'abord identifié le stationnement en double file des commerçants et des étudiants qui ne trouvent pas de place à proximité de leur lieu de travail. On peut les localiser principalement dans secteur 3, le quartier Riquier. Cet usager déclara qu'il est plus avantageux financièrement de stationner en double file, en termes de coût du stationnement légal mais aussi de contravention. En effet, si l'on considère une tarification à l'heure, oscillant entre 1,20 € et 1,70 €, une journée de stationnement légale revient à environ 7€. Le SMIC brut s'élevant à environ 9,22 € de l'heure, le choix du stationnement en double file est vite envisagé comme une solution économique, même si les usagers doivent supporter financièrement environ une contravention par an, (de l'ordre de 17 euros (Gouvernement français, www.amendes.gouv.fr).

Il semblerait que le phénomène soit d'une telle ampleur dans le quartier Riquier, que la municipalité et les forces de l'ordre ne font pas une priorité du contrôle de ce stationnement en double file (Enquête *Stationnement en double file à Nice*, 2012). La configuration des rues qui composent le quartier est telle, que le stationnement en double file ne contraint pas trop la circulation. En effet, la majorité des rues sont assez larges et en sens unique. La très faible possibilité de stationnement ne fait pas contrebalancer les mesures en faveur des transports en commun et autres solutions d'accès à la ville pour les Pendulaires.

Cette catégorie d'usagers est le public rêvé pour des mesures en faveur du parc relais. Encore faut-il adapter au mieux la situation des parcs et les moyens d'accès à la ville en transport en commun, aux besoins de ces usagers. L'accès à la ville pour cette catégorie de la population doit être repensé, la voiture n'étant pas forcément le moyen le mieux adapté. Face à ces problèmes de stationnement, certains commerçants déclarent se déplacer en deux roues pour éviter ces difficultés (Enquête *Stationnement en double file à Nice*, 2012)

Ensuite nous avons identifié les livreurs et professionnels du bâtiment en clientèle. Ce type n'a pas de localisation particulière, il est symptomatique de l'encombrement des zones de livraison et de la congestion du stationnement qui engendrent un temps de recherche de place trop long par rapport au coup de déplacement du professionnel chez son client. Dans ce cas la présence du numéro est systématique. Le stationnement en double file de cette catégorie de travailleurs est bien connu par les niçois et devient la seule solution économiquement viable pour ces professionnels du déplacement. En effet, le coût du stationnement doit être pris en compte dans le calcul du coût du déplacement de l'artisan. Le coût financier n'est pas le seul coût à devoir considérer. Le temps imparti à la recherche d'une place de stationnement est important à prendre en compte. D'autant plus que l'on peut relier ce temps de recherche à la consommation de carburant et donc au coût direct, financier, du déplacement du professionnel.

Cette catégorie d'usagers ne peut faire l'objet du report modal, leur véhicule étant leur outil de travail. Le PDU prend en considération ces usagers. Des « zones de livraison » ont été mises en place. Cependant au vu de la très forte carence des possibilités de stationnement, ces emplacements réservés sont très souvent encombrés par des véhicules en stationnement. Cette situation étant généralisée sur l'ensemble du périmètre d'étude, mais aussi de la ville, le contrôle de cette pratique est compliqué, surtout si l'on considère les effectifs d'ASVP. Les artisans et livreurs (dans une moindre mesure, étant donnée la connaissance de la situation des zones de livraison par les ASVP) sont les catégories qui déclarent être « les plus touchées par la verbalisation » (Enquête *Stationnement en double file à Nice*, 2012). Cependant le choix en faveur des contraventions quand on le compare au coût du stationnement légal reste largement profitable pour cette catégorie d'usagers.

On constate donc que le stationnement en double file est la solution optimale pour ce type d'individus, quelque soit la configuration initiale. En considérant les caractéristiques de ces deux configurations du type Pendulaire, il est donc important que les individus envisagent un niveau d'auto-organisation plus important que dans le cas du type Consommateur. En effet, leur stationnement en double file est susceptible de contraindre de façon plus importante les usagers en situation de stationnement légal. La méthode du numéro de téléphone est donc largement connue de cette population et se communique de « bouche à oreille ». On pourrait penser que le caractère auto-organisé de cette pratique n'est plus à envisager du fait de la transmission de la méthode et donc d'une forme de concertation entre les individus qui utilisent cette méthode. Il s'agirait donc plus d'une forme d'« autogestion » du stationnement en double file. Cependant si nous considérons l'origine de la pratique, bien que la date précise de l'émergence du système soit impossible à établir, il s'agit bien d'une pratique auto-organisée, non concertée. En effet, il n'y a pas eu de concertation dans le but de trouver la méthode du numéro de téléphone comme c'est le cas dans le

cadre de la mise en place de structures ou entreprises autogérées. On peut considérer cependant une certaine concertation, celle-ci se faisant plutôt au niveau de la passation et de la diffusion de la méthode que de la mise en place de la méthode.

Enfin la dernière configuration concerne les professionnels de la santé. Ce profil d'usagers du stationnement en double file est bien particulier. On ne peut identifier aucune localisation particulière, mais cette configuration se distingue par un niveau de tolérance de la municipalité, et donc des agents de contrôle qui s'avère bien supérieure aux autres configurations. En accord avec la police, les médecins sont donc très rarement verbalisés grâce à l'obtention du macaron « médecin en visite » qui comporte également une case « numéro de téléphone ». Cette configuration ne requiert finalement pas un niveau de prise en compte de l'autre très important, car la mairie a anticipé les besoins de cette population, même si dans les faits ces usagers sont intégrés au système du stationnement en double file. On peut donc se demander, si la mise en place de ce macaron légitime la pratique du stationnement en double file.

3.3 Le type « Résident »

Notre dernier type concerne le stationnement en double file des résidents (cf. figure 11). Ce type nécessite le plus haut niveau d'organisation individuelle et de prise en compte de l'autre, car il est le plus long.

Souvent nocturne et se prolongeant parfois une bonne partie de la journée, le stationnement en double file résident se présente comme le plus représentatif de l'émergence d'une gestion individuelle du problème de stationnement afin de palier à l'incapacité des pouvoirs publics à résoudre ce problème. En effet, on constate bien des mesures en faveur du « stationnement résident » dont bénéficie environ 3600 ménages pour 1 véhicule. Mais face au déficit de places de stationnement par rapport à la demande du macaron « stationnement résident » et dans un contexte où la multi motorisation prend de l'ampleur, les individus ont dû résoudre eux-mêmes leurs problèmes de stationnement. L'obtention du macaron ne garantit en rien la possibilité de stationnement légal. Dans ce cas le stationnement en double file se trouve être la solution optimale pour les individus, et pour la mairie, qui ne peut créer des emplacements de stationnement pour tout le monde.

Nous avons pu être confronté au cas où la personne possède un macaron « stationnement résident » mais est contrainte de se garer en double file. C'est principalement dans le cadre de ce type de stationnement en double file que la Mairie déclare ne pas mettre en place des mesures de verbalisation plus drastiques. En effet, établir des verbalisations systématiques ou bien mettre en place une vidéo-verbalisation visant à réduire ce type, pourrait être considéré comme un affront par la population, et se pose comme un enjeu électoral de la municipalité actuelle.

Si l'on considère les résultats de notre enquête, ce stationnement en double file résident se localise en grand partie dans le quartier Riquier, dans des rues à sens unique très peu passantes. On constate aussi du type Résident dans des rues « privées » square Marc-Antoine. De ce fait, ce type n'est pas considéré comme gênant la circulation par la municipalité, la verbalisation de celui-ci n'est donc pas une priorité.

Cependant ce type, est fortement sujet à la contravention, de l'ordre d'une fois par mois même si finalement, on peut considérer le type Résident comme le moins contraignant pour la circulation et pour les autres usagers. La première raison étant le moment de ce type de stationnement, la nuit au moment où la circulation est la moins importante. De plus, on constate que les usagers de ce type choisissent de se garer en général dans la rue de leur lieu de résidence. Les personnes déclarent savoir la plupart du temps à qui appartiennent les véhicules garés à proximité (Enquête *Stationnement en double file à Nice*, 2012).

Enfin, les usagers adoptent également des stratégies spécifiques quand à la localisation de leur emplacement de stationnement en double file. Ils se garent en face d'un voisin ou en bout de file. Ce type qui requiert un niveau d'organisation 4 puisque cela concerne un stationnement long et qu'il contraint les individus à une meilleure connaissance du contexte de stationnement légal et en double file. En effet, bien que l'émergence d'un système auto-organisé entraîne une connaissance partiel du tout par les parties, les usagers du type Résident sont les plus enclins à nous résumer le contexte du stationnement en double file dans leur périmètre de résidence. En effet, ils ont une meilleure connaissance du terrain, c'est-à-dire des emplacements plus ou moins gênants et contraignants pour leur propre stationnement, de la circulation et des usagers du stationnement légal ? Mais également des stratégies de verbalisation des forces de l'ordre. La stratégie de l'utilisateur du type Résident requiert un plus haut degré d'auto-organisation puisque qu'elle doit prendre en compte de plus nombreuses contraintes et une complémentarité plus performante car c'est un stationnement plus long.

Nous pouvons émettre l'hypothèse que l'origine de la méthode du numéro de téléphone vient du type Résident. En effet, en plus de devoir prendre en compte l'autre, il s'agit de mettre en place un moyen d'être prévenu qui ne soit pas trop contraignant pour les deux parties, et qui évite la surveillance visuelle du véhicule (impossible à certains moments de la nuit par exemple). L'origine du stationnement en double file et de la méthode du numéro de téléphone ne peut être datée avec précision.

Conclusion

Finalement, on peut donc considérer que le stationnement en double file à Nice présente les caractéristiques d'un système auto-organisé. En effet, si nous reprenons la définition d'un système auto-organisé, le stationnement en double file se caractérise bien par l'émergence d'une structure à un niveau macroscopique, à partir de la somme des interactions des éléments à un niveau inférieur. Il semblerait donc que le système auto-organisé du stationnement en double file soit issu de l'interaction entre stratégies individuelles de stationnement. Des interactions non concertées, se manifestent par les phénomènes de concurrence et de complémentarité qui caractérisent chaque action individuelle. Ces actions individuelles sont une réponse adaptable à la carence des pouvoirs publics face à la gestion du stationnement sur notre périmètre d'étude, le centre de Nice.

En effet, face à un besoin accru de stationnement et à des possibilités largement limitées, les individus ont fait le choix du stationnement en double file, celui-ci constituant une solution optimale si l'on considère les différents acteurs qu'il met en jeu. L'individu qui accède au centre avec sa voiture personnelle faute de possibilité de report modal, a élaboré une stratégie qui lui permet de stationner son véhicule à moindres frais, malgré le manque d'emplacements réservés à cet usage. Ce même usager a également mis en place une méthode cherchant à contraindre le moins possible le second acteur de notre système. L'individu en situation de stationnement légal est pris en compte par l'usager du stationnement en double file grâce à la méthode du numéro de téléphone, mais aussi par toutes les précautions mises en place par l'usager du stationnement en double file. Celui-ci doit donc prendre en compte en premier lieu son propre intérêt en trouvant le meilleur emplacement de stationnement. Mais cet emplacement doit présenter certaines caractéristiques qui permettent de limiter la nuisance engendrée par le stationnement en double file.

Par ailleurs, l'élaboration de la méthode du numéro de téléphone insiste sur la volonté de « gêner le moins possible » les usagers en situation de stationnement légal, qui par ailleurs ne sont en aucun cas considérés comme responsables du déficit d'emplacements de stationnement. On voit bien ici la complémentarité nécessaire entre les stratégies individuelles, qui ne sont pourtant en aucun cas issues d'une quelconque concertation.

Nous sommes donc bien face à un système auto-organisé. Nous avons pu démontrer que la mise en place d'une stratégie particulière de stationnement, et d'une méthode qui prend en compte l'intégralité des personnes en situation de stationnement n'est pas le fruit d'un quelconque groupe de recherche ou comité de pilotage. Bien qu'il soit impossible de déterminer le premier individu à avoir utilisé cette stratégie et que les individus possèdent une capacité d'observation, nous pouvons dire que la pratique du stationnement en double file niçois découle d'une action purement individuelle. La transmission de la pratique étant rare et reste le fait d'une certaine catégorie d'usagers. Cette pratique singulière est intériorisée par l'individu qui estime l'avoir toujours utilisé et il n'est pas en mesure de définir une origine à ce phénomène.

Le stationnement en double file se présente paradoxalement comme la meilleure solution, voire la seule solution que peut envisager la municipalité pour augmenter la capacité niçoise en termes de stationnement. Malgré la mise en place d'un dispositif de lutte contre le stationnement en double file, par ailleurs efficace, la ville de Nice ne s'oppose que de façon sporadique à ce type de stationnement. Dans la mesure où le stationnement en double file ne contraint pas trop la circulation, il n'est pas considéré comme nécessaire de lutter contre, puisqu'il représente un bon

moyen de gérer, à moindres frais, le déficit de stationnement chronique niçois. Nous nous plaçons dans une situation où une pratique individuelle illégale est en quelque sorte légitimée, par l'institution qui est à l'origine de la réaction de l'individu face à un problème non résolu. En effet, nous pouvons affirmer que la municipalité niçoise valide le stationnement en double file, n'étant pas en mesure de proposer de meilleure solution. La mise en place du macaron « médecin en visite » en est l'illustration la plus aboutie. De plus en ayant délégué le contrôle de ce type de stationnement à un système vidéo, présent uniquement dans certaines rues de la ville, la municipalité a permis une redéfinition de la mission des agents sur le terrain. De ce fait la verbalisation du stationnement en double file n'est donc plus considérée comme une priorité dans les rues qui ne sont pas surveillées par vidéo verbalisation. La police municipale ne se consacre plus au contrôle de ce type de stationnement. Là est la façon la plus paradoxale de légitimer le stationnement en double file dans certains secteurs de Nice.

Le stationnement en double file est donc strictement contrôlé dans certaines rues et il est largement toléré dans d'autres. Le système auto-organisé du stationnement en double file se présente donc comme une alternative viable et optimale au problème de stationnement qui est par ailleurs une problématique délicate bien souvent reléguée au second plan des politiques de transport. Le stationnement concernant un objet hautement symbolique se référant à la liberté individuelle, est bien souvent considéré en France comme un droit. La restriction de ce droit est envisagée, quelle que soit la taille de la commune, comme un affront direct à la population. Les politiques à ce sujet sont souvent frileuses, un contrôle bien que légitime est un enjeu électoral majeur.

Pourtant, le stationnement constitue le point central de l'évolution des mœurs en matière de déplacement. Le report modal est l'enjeu majeur du XXI^e siècle en termes de transport. Ainsi, une politique forte en matière de stationnement pourrait redonner ses lettres de noblesse à l'espace urbain bien trop souvent asphyxié par l'infrastructure nécessaire à notre « liberté individuelle de déplacement ». Cependant nous pouvons constater une grande méfiance de l'institution pour mettre en place des mesures qui permettraient de faire évoluer significativement la situation des transports, en ville notamment.

Pourtant, bien consciente que la voiture impacte fortement l'espace urbain, et plus largement notre environnement, les collectivités territoriales ne semblent pas prêtes à mettre en place une nouvelle vision des transports où la voiture n'aurait pas ce rôle prépondérant. Face à ce blocage, où l'institution est partagée entre enjeux électoraux et prérogatives indispensables à la survie de l'espace urbain, les individus se présentent comme les acteurs créatifs et adaptables à ces situations inédites. Ces stratégies individuelles répondent donc au besoin immédiat du citoyen. Pour pallier au manque de possibilités de stationnement, qu'elles soient intrinsèquement liées à la géographie du site ou bien orchestrées par la collectivité territoriale, le stationnement en double file se présente comme une solution optimale, observable dans beaucoup de grandes agglomérations. Si nous envisageons que chaque situation engendre adaptation *ad hoc* de l'individu, il serait enrichissant d'envisager les particularités du stationnement en double file dans d'autres agglomérations.

Bibliographie

- Arié, E., (2008), Qu'est ce que la démocratie participative ?, *Marianne* 2.
- Arrige, JM., Fourrier, AM., Thomas, JN., (1994) Le stationnement privé au lieu de travail, facteur d'évolution de la mobilité et de la structure urbaine ?, *Dossiers du CETUR*, 9 p.
- Ashby, W. R.,(1947), Principles of the Self-Organizing Dynamic System, *Journal of general psychology* n°37, pp. 125-128.
- Aubertin, C., Vivien, FD (2006), Le développement durable, Enjeux politiques, économiques et sociaux, La Documentation française, 168 p.
- Audard, F., (2006), Modélisation de la mobilité la génération de trafic à l'échelle régionale, thèse de doctorat, université de Franche-Comté, 261 p.
- Audard, F., (2006), Modéliser la génération du trafic à l'échelle régionale, Les éditions hémisphères, 291 p.
- Baccini, (2010) Statistique descriptive multidimensionnelle, Publications de l'Institut de Mathématique de Toulouse, 33 p.
- Badariotti, D., Weber, C., (2002), La mobilité résidentielle en ville. Modélisation par automates cellulaires et système multi-agents à Bogota, *L'Espace géographique* n°31, pp. 97-108.
- Bailly A., Beguin H. (1990), Introduction à la géographie humaine, Masson, 188 p.
- Bailly, A., (1985), La perception des transports en commun par l'utilisateur, *Transport Environnement Circulation* n°32, pp. 23-28.
- Bailly, A., Ferras, R., Pumain, D., (dir), (1992), L'encyclopédie de la Géographie, Economica, 1168 p.
- Beaujeu-garnier, J., (1997), Géographie urbaine, Armand Collin, 349 p.
- Belli-Riz, P. (2001), L'accessibilité urbaine et le stationnement automobile, *Villes en Parallèle* n°32-33-34, pp. 135-145.
- Blanchet, A., (1992), L'enquête et ses méthodes, l'entretien, Armand Collin, 125 p.
- Blanchet, A., (2005), Les techniques d'enquête en sciences sociales : observer, interviewer, questionner, Dunod, 197 p.

Bonnafous, A., Tabourin, E., (1998), Modélisation de l'évolution des densités urbaines, *in*, Pumain, D., Données urbaine 2, Anthropos, pp. 167-180.

Bonnefoy, J.L., (2001), Modélisation d'une interaction individus, espace et société par les systèmes multi-agents: pâture en forêt virtuelle, *L'espace géographique* n°30, pp. 13-25.

Bonnefoy, J.L., (2005), Etude de Géographie théorique et expérimentale vol 3, Habilitation à diriger des recherches, Université de Provence, 223 p.

Boudon, R., (2002), Les méthodes en sociologie, Presse universitaire française, 125 p.

Bouraoui, A., (2009), Hayek, l'« ordre spontané » et la complexité, *Revue économique* n°60, pp. 1335-1358.

Bourdin, D., (2002), Les naufragés avec les clochards de Paris de Patrick Declerck, *Revue française de psychanalyse* n°3, pp. 961-974.

Brun, G., (2005), Les réseaux : des spéculations morphologiques aux applications pratiques, *Flux* n° 62, pp. 4-9.

Brunet, R., Ferras, R., Théry, H., (1992), Les mots de la géographie, dictionnaire critiques, Reclus, La documentation française, 470 p.

Bu, L., (2010), « Initiatives individuelles », *Projet* n° 314, p. 41-42.

Bu, L., Fontanès, M., Razemon, O., (2010), Les transports, la planète et le citoyen en finir avec la galère, découvrir la mobilité durable, Rue de l'échiquier, 189 p.

Canivenc, S., (2006), La réactualisation de l'idée autogestionnaire dans le contexte du débat sur le renouvellement des formes organisationnelles, Mémoire de Master 2, Université Haute Bretagne, 120 p.

Castoriadis, C., (1979), Autogestion et hiérarchie, Edition grain de sable, 441 p.

Certu (2003) Politiques de stationnement : l'enjeu de la communication, analyses et perspectives, Collection du CERTU, Références, 100 p.

CERTU, (1999), Une politique de stationnement, pourquoi ? comment ?, Collection du CERTU, Références, 167 p.

CERTU, (2000a), Les enquêtes de stationnement guide méthodologique, Collection du CERTU, Références, 122 p.

CERTU, (2000b), Les premières mises en place du stationnement payant sur voirie, quelle acceptabilité pour des mesures de tarification ?, Collection du CERTU, Rapports d'étude, 66 p.

Choay, F., Merlin P., (1996), Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement, Presses Universitaires de France, 863 p.

Code administratif, (2012), édition Dalloz-Sirey, collection Codes Dalloz, 2880 p.

Communauté urbaine Nice Côte d'Azur, (2008), Plan de déplacement urbain communautaire, 168 p.

Conway, J., (1970). Mathematical games, *Scientific American*, pp. 120-127.

Copans, J., (2011), L'enquête et ses méthodes, l'enquête ethnologique de terrain, Armand Colin, 127 p.

Dardot, P., (2010), Du public au commun, *Revue du MAUSS n° 35*, pp. 111-122.

Daudé, E., (2002), Modélisation de la diffusion d'innovation par la simulation multi-agents. L'exemple d'une innovation en milieu rural, thèse de doctorat, Université d'Avignon et des Pays du Vaucluse, 328 p.

Daudé, E., (2003), Apport de la simulation multi-agents à l'étude des processus de diffusion, *Cybergeos*.

De Rosnay, J., (1975), Le macroscope, Edition du seuil, 295p.

De Singly, F., (1992), L'enquête et ses méthodes, le questionnaire, Armand Colin, 127 p.

Declerck, P., (2001), Les naufrages avec les clochards de Paris, Plom, 458 p.

Département des Alpes-Maritimes, (2011), Les déplacements des habitants des Alpes-Maritimes, Résultat de l'enquête Ménage-Déplacement, 48p.

DRAST, (1998), La surveillance du stationnement payant sur voirie, Ministère de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme, Rapport d'étude, 89 p.

Dumouchel, P., Dupuy, J.P., (dir), (1983), L'auto-organisation, de la physique au politique, Seuil, colloque de Cerisy, 556 p.

Dupuy G., (1975), Une technique de planification au service de l'automobile : les modèles de trafic urbain, Action concertée de recherches urbaines, Presses de Copedith, 113 p.

- Dupuy, G., (1991), L'urbanisme des réseaux théories et méthodes, Armand Colin, 198 p.
- Dupuy, G., (1999), Géographie de l'automobile, *Bulletin de l'AGF n°1*, pp. 33-48.
- Dupuy, G., (1999), La dépendance automobile symptômes, analyses, diagnostic, traitements, *Economica*, 166 p.
- Dupuy, JP., (1992), Introduction aux sciences sociales logique des phénomènes collectifs, Ellipses, 297 p.
- Dupuy, JP., (2004), Vers l'unité des sciences sociales autour de l'individualisme méthodologique complexe, *Revue du MAUSS n°24*, pp. 310.
- Ferber J. (1995), *Les systèmes multi-agents : vers une intelligence collective*, Interédition, 522 p.
- Ferguson, A., (1767), Essai sur la société civile, Presse universitaire française, 380 p.
- Gardon, S., (2011), Modéliser la ville ? La difficile modélisation de la gestion du stationnement en France dans les années 1950 et 1960, *Flux n° 85-86*, pp. 51-61.
- Girerd, G., (2004), Analyse du comportement des pendulaires dans la perspective d'un report modal, thèse de doctorat, université de Franche-Comté, 399 p.
- Godin, C., (2002), La totalité réalisée, tome 5 : les sciences, Champ vallon, 1000 p.
- Goeldner-Gianella, L., Humain-Lamoure, AL., (2010), Les enquêtes par questionnaire en géographie de l'environnement, *L'Espace géographique n°39*, pp. 325-344.
- Grangé, D., (1993), Traitements statistiques des enquêtes, Dunod, 255 p.
- Groupe Chadul, (1994), Initiation aux pratiques statistique en géographie, Arman Colin, 203 p.
- Haggett, P., (1973), Locational analysis in human geography, Armand Colin, 390 p.
- Halleux, JM., (2001), Evolutions des organisations urbaines et mobilités quotidiennes : espace de référence et analyse des processus, *L'espace géographique n°30*, pp. 67-80.
- Hardin, G., (1968), The tragedy of the Commons, *Science* pp.1243-1248.
- Harribey, JM., (2011), Le bien commun est une construction sociale. Apports et limites d'Elinor Ostrom, *L'économie politique n°49*, pp. 98-112.

Javeau, C., (1985), L'enquête par questionnaire, manuel à l'usage du praticien, Les édition d'organisation, 137 p.

Kaufmann, V., (1990), Pour limiter l'usage de la voiture en ville, *Transport public n°983*, pp. 18-38.

Kaufmann, V., (1992), Transport publics et automobile : les déterminants du choix des usagers, *Transport Environnement Circulation n°114*, pp. 12-15.

Le Moëne, C., (2004), La communication organisationnelle à l'heure de la dislocation spatiotemporelle des entreprises. La mutation des formes organisationnelles, *Sciences de la Société n° 62*, pp. 209 – 224.

Le Roy, A., (2011), Entretien avec Elinor Ostrom, « Plaidoyer pour la complexité », *Ecologie & politique n°41*, pp. 111-121.

Lefebvre, H., (1970), La vie quotidienne dans le monde moderne, Gallimard, 383 p.

Massot, MH., (1999), Les pratiques de multi modalité dans les grandes agglomérations françaises, *Transport Environnement Circulation n°153*, pp. 3-23.

Mathon, S., (2008), Le stationnement résidentiel sur l'espace public état des lieux, problèmes et perspective : une application à l'agglomération lilloise, thèse de doctorat, Université Paris-Créteil, 465 p.

Maurin, E., (2004), Le ghetto français : Enquête sur le séparatisme social, Seuil, 95p.

Merlin, P., (1984), La planification des transports urbains, enjeux et méthodes, Masson, 220 p.

Merlin, P., (1990), Géographie, économie et planification des transports, Presse universitaire française, 475 p.

Métropole Nice Côte d'Azur, (2012), Plan de déplacement urbain, concertation public, diagnostique et grandes orientations, Compte rendu de réunion public n°1, 33 p.

Moreno, A., (2004), Auto-organisation, autonomie et identité, *Revue internationale de philosophie n° 228*, pp. 135-150.

Morin, E., (1990), Introduction à la pensée complexe, Edition du seuil, 158 p.

Morin, E., (2005), Complexité restreinte, complexité générale, seuil, colloque de Cerisy, 450 p.

Nations Unis, (1987), Notre avenir à tous, Rapport Brundtland, 188 p.

Nemo P., (2002), La théorie hayékienne de l'ordre auto-organisé du marché (la « main invisible »), Cahier d'économie Politique n°43, pp. 47-67.

Nice matin, (2012), Un recours déposé contre le tracé de la ligne 2 du tram de Nice, nice matin.com.

Olson, M., (1965), The Logic of Collective Action. Public goods and the Theory of groups, Harvard University Press, 197 p.

Orfeuil, JP., (1994), Je suis l'automobile, édition de l'aube, 90p.

Orfeuil, JP., *et al.*, (2001), L'automobile en questions, La documentation française, 120 p.

Ostrom, E., (2010), La gouvernance des biens communs : pour une approche des ressources naturelles, Commission universitaire palais, 300 p.

Owuor, S., (2006), Le territoire contre le réseau ? Fermetures de rues et nouvelles formes de gouvernance urbaine à Johannesburg, Nairobi et Ibadan, *Flux* n°4, pp. 19-38.

Pecqueur, B., (1989), Le développement local, Edition la découverte ,132 p.

Petiot, R., (2000) La fraude au stationnement, thèse de doctorat, Université Lyon 2, 383 p.

Petiot, R., (2002), Répression du stationnement frauduleux et congestion routière urbaine: une approche théorique, *Revue d'économie régionale et urbaine* n°2, pp. 275-298.

Prigogine, I., *et al.*, (1986), La nouvelle alliance, Gallimard, 439 p.

Proulx, S., (2003), Heinz von Foerster 1911-2002, le père de la seconde cybernétique, *Hermès* n°37, pp. 253-260.

Pumain D.,(1998), Les modèles d'auto-organisation et le changement urbain, Cahiers de Géographie du Québec n°117, pp. 349-366.

Pumain, D., (2001), Ville, agents et acteur en géographie, *Revue européenne des sciences sociales* n°121, pp. 81-93.

Pumain, D., *et al.*, (1999), Temporalités urbaines, Anthropos, 317 p.

Pumain, D., Sanders, L., Saint-Julien, T., (1989), Villes et auto-organisation, Paris, Economica, 191 p.

Remy, J., (2004), Prendre au sérieux la complexité. Nouvelles bases pour une critique sociale, *Education et sociétés n° 13*, pp. 11-42.

Robert, P., Rey-Debove, J., Rey, A., (2010) Le petit Robert : dictionnaire alphabétique et analogique de la langue française, dictionnaire Le Robert, 2219 p.

Rowse, J., (1999), Modeling Parking, *Journal of Urban Economics n°45*, pp. 97-124.

Scheibling, J., (dir), (1994), Qu'est-ce que la géographie ?, Hachette, 199 p.

Smith, R.J., (1981), Resolving the tragedy of the commons by creating private property right in wildlife, *CATO Journal*, pp. 439-468.

Soria y Mata, A., (1984), La cité linéaire, nouvelle architecture des villes, Ensba, 51 p.

Ville de Nice, (2010), Nice en chiffre, 162 p.

Ville de Nice, (2011), Lutter contre le stationnement abusif, Rapport d'étude, 20 p.

Wiel, M., (2002), Ville et automobile, Descartes et Cie, 141 p.

Wolkowitsch, M., (1973), Géographie des transports, Armand Colin, 381 p.

Site web

Agence de Déplacement et d'Aménagement des Alpes-Maritimes, www.adaam06.fr.

Gouvernement français, www.amendes.gouv.fr.

Insee, (2008), www.insee.fr

Insee, (2009), www.insee.fr

Métropole Nice Côte d'Azur, www.nicecotedazur.org.

SEMIACS, www.parkings-semiacs.com.

Sénat, www.senat.fr.

Table des annexes

Annexe 1 : <i>Questionnaire, enquête personnelle, Stationner en double file à Nice, 201</i>	105
Annexe 2 : <i>Entretien libre et première observation</i>	109
Annexe 3 : <i>Entretien téléphonique avec M. Maggengo</i>	114
Annexe 4 : <i>Entretien avec Benoit Kandel</i>	113
Annexe 5 : <i>Tableau récapitulatif</i>	117

Annexe 1

Questionnaire Enquête personnelle, Stationner en double file à Nice 2012

Bonjour, nous réalisons une enquête pour comprendre le stationnement à Nice afin de proposer des pistes d'amélioration concernant les politiques d'aménagement dans ce domaine.

Pouvez-vous répondre à quelques questions, ceci ne vous prendra pas plus de 5 minutes, vos réponses resteront anonymes.

(Si c'est demandé : Je travail pour un laboratoire de recherche CNRS qui s'intéresse aux questions de transport)

1. Stationnez-vous régulièrement à Nice ?

OUI ☐ - NON ☐

2. Vous arrive t il de vous garer en double file ?

OUI ☐ - NON ☐

3. Quand avez-vous commencé à vous garer en double file ?

4. Y a il eu un événement particulier qui vous a pousser à commencer à vous garer en double file ?

5. Lorsque vous ne trouvez pas de place dans la rue de votre lieu de destination vous :

5.1. Vous garer directement en double file ? ☐

5.2. Vous cherchez une place quelque minute, si vous ne trouvez pas vous vous garer en double file ? ☐

5.2.1. **(Si 5.2.)** Combien de temps environ êtes vous près à chercher une place avant de vous garer en double file ?

6. Quand vous vous garer en double file, vous garer-vous systématiquement dans la rue de votre lieu de destination ?

OUI ☐ - NON ☐

6.1. Si non, jusqu'à quelle distance de votre lieu de destination êtes vous près à vous garer ?

7. Quand vous êtes vous garez en double file pour la dernière fois ?

8. Vous êtes vous garé en double file à un autre moment cette semaine là ?

Jour	Lundi	Mardi	Mercredi	Jeudi	Vendredi	Samedi	Dimanche
Heure							
Rue							
Pour quel motif avez-vous besoin de vous garez ?							

9. Dans la rue de votre stationnement en double file, comment choisissez-vous l'endroit précis où vous allez vous arrêter ?

10. Avez-vous une technique pour limiter la nuisance liée à votre stationnement en double file ?

11. Laissez-vous votre numéro de téléphone visible sur votre véhicule quand vous stationnez en double file ?

OUI ☐ - NON ☐

12. Quand avez-vous commencé à laisser votre numéro lorsque vous stationnez en double file ?

13. Quelles raison vous ont poussé à utiliser ce principe ?

14. Laissez-vous systématiquement votre numéro de téléphone ?

OUI ☐ - NON ☐

14.1. Si non, qu'est ce qui vous décide à laisser votre numéro ?

15. Connaissez-vous des personnes qui laissent leur numéro lorsqu'ils sont garés en double file ?

OUI ☐ - NON ☐

16. Avez-vous déjà conseillé à quelqu'un de laisser son numéro en cas de stationnement en double file ?

OUI ☐ - NON ☐

17. Dans quels quartiers avez-vous observé que les gens laissent leur numéro en cas de stationnement en double file ?

18. Avez-vous déjà eu des contraventions pour stationnement en double file ?

OUI ☐ - NON ☐

18.1. Si oui, Comment décririez-vous la fréquence de vos contraventions liées au stationnement en double file ?

18.2. Dans quels quartiers avez-vous eu le plus de contravention ?

19. Pensez-vous qu'il est plus avantageux de risquer une contravention pour stationnement en double file ou de stationner sur un emplacement payant ?

Contravention ☐ Stationnement payant ☐ Ne sais pas ☐

20. Quelle est votre année de naissance ?

21. Quel est votre lieu de résidence ?

Nice ☐ - Autre ☐

21.1. Si Nice, Dans quel quartier ?

22. Quelle est votre profession ?

23. Où travaillez-vous ?

Nice ☐ - Autre ☐

23.1. Si Nice, Dans quel quartier ?

24. A quelle catégorie appartient votre voiture ?

Citadine ☐ - Berline ☐ - Familiale ☐ - 4x4 ☐ - Coupé et cabriolé ☐

25. Quelle est l'année d'immatriculation de votre voiture ?

Je vous remercie d'avoir répondu à ces questions.

<u>Date</u>	
<u>Heure</u>	
<u>Numéro</u>	
<u>Remarque</u>	Homme <input type="checkbox"/> - Femme <input type="checkbox"/>

Annexe 2

Entretien libre et première observation

Entretien 1 :

Date : mardi 6 mars 2012, 11h

Localisation : Rue du Grand Pin

Profil :

Médecin généraliste, 45-50 ans

Véhicule Audi A3 en double file sur la voirie avec warning avec, carte de l'ordre des médecins (+ carte « médecin en visite » délivrée par la mairie.

Utilise le stationnement en double file lors de ses visites, donc stationnement de courte durée, déclare faire le plus vite possible (10-15 min).

« C'est impossible de se garer, le stationnement en double file est une particularité de Nice »

Presque jamais embêté par les autorités, mais parfois « il y des abrutis », il y a des zones où ce stationnement est plus contraignant (zones trajet du tram) qui sont des zones plus « fliquées car le stationnement en double file est plus dangereux, oblige les automobilistes en circulation à « déboîter » sur la voie réservée au tram.

Au départ il était contre le tram, 3 ans de travaux, embêtant pour les patients qui ne trouvaient pas de place de stationnement donc moins de patients, mais finalement déclare que c'est plutôt bien. Critique : manque de cadencement.

Dans la vie de tous les jours (hors travail), n'utilise pas le stationnement en double file sauf « comme tout le monde pour aller acheter le pain, en mettant les warning »

Estime que le stationnement en double file est incivique mais déclare être bien content de pouvoir le faire.

A propos de la vidéosurveillance :

Il a un avis mitigé car « on sait où se situent les caméras » donc ce n'est pas vraiment efficace.

A propos du stationnement intelligent :

Septique se demande comment va fonctionner lors d'un conflit d'appropriation de place (par rapport à la localisation GPS de la place via l'application pour Smart Phone).

A propos de la méthode du numéro de téléphone :

A déjà remarqué la pratique du numéro de téléphone, « les artisans le font », ne le pratique pas, mais déclare que c'est une bonne idée si on doit stationner en double file un peu plus longtemps.

A propos du choix de l'emplacement de stationnement en double file :

Estime s'être garée là où la rue est le plus large, devant des « voitures de vieux », « regardez le petit coussin, c'est une voiture de mamie... »

Estime être « bien » garé devant des voitures bien collées, même si avoue que c'est gênant car oblige les voitures à déboîter sur la voie en contre sens.

Entretien 2 :

Date : mercredi 7 mars 2012, 16h

Localisation : Rue Dante

Profil :

Hommes, 20-30 ans

C'est une pratique courante pour lui de laisser son numéro de téléphone, il l'a vu faire.

Déclare que c'est surtout les gens dans le bâtiment qui se garent comme ça. Ils se mettent en double file avec numéro de téléphone et font leur intervention chez le client.

N'est pas inquiet par la présence des caméras dans la rue Dante (rue dans laquelle il est stationné en double file).

Déclare avoir en moyenne une amende par mois, donc c'est plus avantageux de se garer en double file que de payer le stationnement.

Entretien 3 :

Date : mercredi 7 mars 2012, 16h

Localisation : Rue de la Buffa

Profil :

Homme environ 40 ans, Patron du magasin « Futon Azur »

Habite « à la campagne » donc pas de problème de stationnement à son domicile, se gare « dans sa cour ».

Se déplace en scooter d'habitude, aujourd'hui voiture car livraison pour le magasin.

La méthode du numéro de téléphone, et la présence de sa carte de visite sur son pare-brise lui semble être « le baba ».

Il s'est également mis d'accord avec les ouvriers du chantier, (la rue est en travaux) de façon à « pas les embêter ».

S'est fait verbalisé une fois, un dimanche, car il était garé en double file, pour « imprimer un papier au magasin ».

Estime que « sortir la voiture de la ville » est stupide et embête les gens et surtout les commerçants car entraîne des problèmes de livraison. La zone de livraison en face de son magasin est « trop petite si un camion de livraison à un haillon, il ne peut pas ouvrir son camion ».

A habité Marseille et Paris, et déclare que c'est la même chose partout (problème de stationnement)

Entretien 4 :**Date :** mercredi 7 mars 2012, 16h**Localisation :** Rue Dante**Profil :**

Une mère (~40 ans), ses enfants (bas âge) et la grand-mère (~60 ans)

Il s'agit de la mère qui vient chercher sa fille au centre aéré. Pour se faire, comme pas de place, se gare en double file et demande à sa mère de venir en voiture (également garée en double file), pour surveiller sa voiture au cas où la police passe.

La mère connaît la méthode du numéro et la pratique à l'occasion, « j'ai mon papier près au cas où ».

N'était pas au courant pour la vidéo verbalisation dans cette rue.

La grand-mère connaît la méthode car s'est retrouvée bloquée par un stationnement en double file, après « une demi heure » de klaxon, quelqu'un lui a dit qu'il y avait le numéro de la personne à contacter au cas où. Mais ne se gare jamais en double file, sauf pour accompagner sa fille.

Entretien 5 :**Date :** mercredi 7 mars 2012, 16h**Localisation :** Rue R. Sainson**Profil :**

Homme environ 30 ans

Travaille dans le magasin juste à côté (ouvert depuis une semaine). Se gare de cette façon car ne trouve pas d'autre solution.

A vu la méthode du numéro donc reproduit et considère que c'est bien.

En face du magasin, une aire de livraison « réservée » au magasin mais « on essaie de la laisser pour les clients ». Si d'autres personnes stationnent sur cette aire, il téléphone à la fourrière, (c'est arrivé une fois pour l'instant). Dit que si il y a un numéro de téléphone, il appelle d'abord la personne avant la fourrière.

Il surveille sa voiture, si une place se libère la prend, qu'elle soit payant ou pas.

Il habite rue Hôtel des Postes, a constaté la méthode du numéro là-bas aussi. C'est moins compliqué de trouver une place là-bas car « après 19h il y a moins de monde ».

Il a eu « beaucoup » de contraventions mais son véhicule est immatriculé au Luxembourg, pour les besoins de la société, donc on ne donne pas suite aux PV.

Il est amené à se déplacer en ville, à ce moment là se gare toujours en double file avec numéro. Il envisage la possibilité d'acheter un deux roues pour régler le problème. Il n'envisage pas d'utiliser les transports en commun car il estime que c'est trop compliqué, ses rendez-vous étant trop éparpillés dans la ville.

Entretien 6 :

Date : jeudi 8 mars 2012, 16h

Localisation : Rue Lascaris, secteur Riquier, devant « Vinivore », resaurant

Profil :

Homme environ 30 ans

Véhicule R5 (ancien) avec numéro de téléphone et carte de visite du restaurant.

Au moment où j'arrive un homme en stationnement normal payant qui veut s'en aller donc il lui téléphone mais pas de réponse. On demande au restaurant, l'homme en double file déplace sa voiture puis se gare de nouveau en double file, car doit partir dans 10 minutes. S'il ne devait pas partir, il se garerait en stationnement payant.

Travaille au restaurant, est dans le quartier depuis peu, se gare tout le temps comme ça.

Me dit que cela fonctionne de la sorte dans le quartier avec la méthode du numéro et déclare que cette méthode marche bien et depuis « des années ».

Très rarement embêté par la police car passe très rarement.

Il ne fait cela que dans ce quartier.

Laisse parfois sa voiture ouverte pour qu'elle puisse être déplacée.

Entretien 7 :

Date : vendredi 9 mars 2012, 14h

Localisation : Rue Lascarin

Profil :

Patron magasin de matériaux (en face de Vinivor)

Homme, environ 30 ans

Se gare en DF depuis qu'il travaille là, 12 ans. A repris le commerce de son père (se garait de cette façon aussi). Laisse son numéro de téléphone et la carte du magasin au cas où. De toute façon il surveille sa voiture qui est garée en face et sort chaque fois que quelqu'un klaxonne.

Quand se gare, il se gare en double file il n'a pas de PV car il entend la police arriver et donc déplace sa voiture.

Le soir il n'utilise pas cette méthode. Il se gare de cette façon car c'est une rue tranquille et qu'il connaît les gens qui se garent comme cela. Il ne se gare pas n'importe comment mais de façon à gêner le moins possible (sait que la Mégane bleue devant laquelle il est garé est la voiture de la coiffeuse d'en face qui ne part pas tout de suite).

Ne se pose pas la question de se garer autrement quand il va travailler.

Dans ses autres déplacements, il stationne en parking payant.

Déclare également que dans cette rue il y a une école, les élèves se garent en DF parfois et laissent leur numéro.

Entretien 8 :

Date : vendredi 9 mars 2012, 14h

Localisation : Rue Lascarin

Profil :

Patron Vinivore

Homme environ 30 ans, véhicule : Smart

D'habitude est en moto, mais accident donc voiture.

Se gare à un endroit stratégique, devant une voiture (qui peut quand même sortir) et la terrasse de son restaurant. Laisse son numéro de téléphone et la carte du restaurant, estime que c'est la moindre des choses.

Ses clients se gare de la même façon, et il leur dit de laisser un numéro pour être joignable.

Il m'indique d'autre endroit où le stationnement en double file est pratiqué, (Magnan la Madeleine, Beaumont, Rue Suisse, Paganini *, Saint Jean d'Angélie *, Scaliéro, Bd Rquier).

*communautés musulmane et chinoise résident dans ces secteurs, déclare qu'il y a une tolérance de la police pour le stationnement en double file et qu'il verbalise le stationnement légal non payé mais pas les stationnements en double file, donc quand il va voir ses parents il se gare en double file car il ne reste pas très longtemps.

La méthode du numéro constitue un savoir vivre pour lui, et n'est pas utilisée depuis très longtemps selon lui.

Annexe 3

Entretien téléphonique avec M. Maggengo, Le 20 avril 2012 à 14h30

Profil :

M. Maggengo est chef de service, chargé de la coordination des différentes unités qui s'occupent du contrôle du stationnement payant, il encadre les agents qui s'occupent du stationnement payant. Ces agents s'occupent du contrôle du stationnement payant en priorité. (C'est-à-dire défaut de paiement du stationnement sur voirie)

Comment s'organise les patrouilles ?

La ville de Nice est divisée en 13 zones de stationnement payant dans lesquelles patrouillent les agents. Il y a trois unités qui s'occupent du contrôle du stationnement payant, l'unité Nice Nord, Nice Centre et Nice Est. L'unité Nice Centre est celle qui comptabilise le plus gros effectif.

Avez-vous des parcours prédéfinis à suivre lors de vos patrouilles ?

Oui, il y a des plannings qui permettent de quadriller les 13 zones.

Avez-vous des lieux de passages obligés ?

Non, les passages se font en fonction des plannings, je ne peux pas vous en dire plus à propos des plannings.

Effectuez-vous des tournées spécifiques organisées régulièrement dans le cadre de la verbalisation du stationnement en double file ?

Nous n'effectuons pas de tournées spécifiques car nous nous occupons principalement du stationnement payant, il y a une autre unité qui s'occupe du stationnement gênant et abusif.

Le stationnement abusif est-il une priorité en termes de verbalisation pour vos services ?

Nous n'avons aucune directive précise à ce propos.

Etant donné l'importance de la lutte contre le stationnement abusif accordée par la mairie de Nice, avez-vous des directives précises et particulières en ce qui concerne le stationnement en double file ?

Le stationnement abusif n'est pas une priorité car mon unité s'occupe du stationnement payant, cependant si un agent constate un stationnement abusif ou gênant il le verbalise.

Comment considérez-vous le stationnement en double file par rapport à l'ensemble du stationnement abusif ?

Le stationnement en double file est un stationnement gênant au même titre qu'un stationnement sur passage piéton.

Quelle procédure appliquez-vous concernant les voitures garées en double file ?

Le stationnement en double file est verbalisé comme un stationnement gênant.

Appelez vous la fourrière dans certains cas ?

Nous sommes amenés à téléphoner à la fourrière, nous avons aussi une unité spéciale qui travaille avec la fourrière.

Il y a-t-il des zones prioritaires pour la prise en charge du stationnement en double file ?

Oui, les zones de vidéo verbalisation.

Pour quelles raisons ? (stationnement particulièrement présent/gênant)

Dans ces zones la circulation était particulièrement gênée par le stationnement en double file donc la vidéo verbalisation a été mise en place.

A propos de la méthode du numéro de téléphone

Je connais le principe du numéro de téléphone sur le pare-brise, les agents téléphonent aux propriétaires du véhicule en cas d'urgence uniquement (par exemple un stationnement en double file bloque une ambulance). Les agents n'ont pas de crédit téléphonique à accorder à ces cas et ne peuvent pas appeler constamment le central pour demander de contacter les personnes garées en double file.

Annexe 4

Entretien avec Benoît Kandel, Le 20 avril 2012 à 14h30

Profil :

M. Kandel est le second adjoint à la mairie de Nice, il s'occupe du stationnement et de la circulation, il a 15 délégations différentes (les transports en communs sont gérés par un autre élu). Il est aussi président de la SEMIACS qui gère 19 parcs de stationnement et 10 000 places de parking sur voirie. La SEMIACS est une société d'économie mixte, c'est un outil à disposition des élus locaux.

L'Histoire et la géographie contraignante à Nice, font que l'on ne peut pas gagner d'espace. Aujourd'hui c'est environ 400 000 voitures qui circulent à Nice. Donc il y a une pénurie d'espace en parallèle, il y a une réduction de la place accordée au stationnement privé (garage). Cet espace de stationnement privé a été transféré vers le domaine public à cause du fréquent réaménagement des garages privés en espace habitable. Face à cela, suite au mandat de M. Estrosi, ont été mis en place le « schéma global de stationnement » et « plan de déplacement urbain ».

Comment la politique de stationnement est intégrée à la politique globale de déplacement de la ville de Nice ?

Différentes mesures ont été élaborées :

- La création de parc de stationnement (avec un coût très élevé, 450 places, coût environ 4 millions d'euros)
- Les parcs relais
- La conception de la deuxième ligne de tramway et de parking relais associée
- La mise en place des dispositifs « Vélo bleu » environ 300 000 utilisateurs depuis la mise en place et « Auto bleue », 1 « Auto bleue » permet de supprimer 5 véhicules en ville.
- La mise en place de tarifs attractifs pour les transports en communs, le ticket de bus, tram à 1 euros qui a permis de passer de 75 000 à 100 000 passagers par jour.
- Mise en place du stationnement résidant qui concerne 3700 personnes
- Une franchise d'une heure dans les parkings de la ville, pour un coût annuel de 2 millions d'euros

Le maître mot en termes de déplacement à Nice mais aussi au niveau national : maîtrise de la voiture. Dans cette optique, il y a deux solutions, le péage intra-urbain qui est une mesure dissuasive et qui est inenvisageable notamment à cause du caractère touristique de Nice, ou le péage du stationnement à son « juste prix ». Actuellement le stationnement est payé moins de 20 % de son prix de recouvrement. La moyenne nationale est de 30 %, le stationnement niçois est le moins cher de France. (1h de stationnement coûte 1 euro 30 environ).

La réduction significative de la voiture en ville n'est pas envisagée, la voiture est très importante à Nice. La voiture représente une grande liberté de déplacement qui ne peut pas être supprimée, comme c'est le cas pour les «éco quartiers» où peu de places de stationnement sont prévues, ce qui entraîne une exclusion de ces habitants et donc une réduction de la liberté de se déplacer.

Le coût du contrôle du stationnement est plus important que son coût effectif sur voirie, un mauvais contrôle entraîne une entrave à la circulation, de la pollution, des accidents etc. Il y a donc une volonté de maîtriser le stationnement et l'automobile en ville mais pas de le supprimer.

Pour maîtriser le stationnement a été mis en place le stationnement intelligent (système qui a reçu le prix de l'innovation au « World Smart City Awards 2011 », ceci constitue une grande fierté pour la municipalité, je ne comprends pas pourquoi les médias français n'ont pas plus communiqué sur le sujet). La mise en place du stationnement intelligent est une initiative de la SEMIACS et de partenaires privés. Le système constitue en l'installation de capteurs dans le trottoir autonomes 8 ans (et non dans la chaussée, sur la voie) et de l'installation de « kiosques » qui fonctionnent grâce au courant porteur en ligne. L'interface des kiosques donne des informations en temps réel sur la disponibilité des places de stationnement, l'état du trafic (permet de calculer le temps de parcours de l'automobiliste jusqu'à la place disponible). Les bornes donneront également accès à des informations plus générales sur la ville, les transports en commun et constitueront des point d'accès Wifi. Des capteurs de pollution de l'aire et de bruit seront également installés. Les capteurs informent également du type de places occupées (normales, handicapés, livraisons) et de la situation de paiement de cette place par l'utilisateur. Ce système ne permet pas de réservations possibles, car cela sous-entend de priver physiquement l'accès à la place réservée le temps que l'utilisateur qui a réservé la place arrive. Ceci est impossible car nous envisageons ici le domaine public. L'information sur la disponibilité des places est donnée à titre indicatif. Ce dispositif permet également de guider les ASVP qui connaîtront en temps réel les conditions de paiement des places. Les avantages du stationnement intelligent sont d'une part la rotation des véhicules et d'autre part la mise en place d'un système de gestion du stationnement à moindre coût car ne nécessite pas de travaux de « génie civil » lourd (tranchées, etc.)

Ainsi le coût du stationnement intelligent sera de :

- 8 millions pour le changement des horodateurs (qui était nécessaire de toute façon)
- 6 millions liés au surcoût de l'installation du système (installation des capteurs)
 - Donc coût total de 14 millions d'euros pour l'amélioration de la gestion de 10 000 places de stationnement (contre 30 millions pour 450 places en parking)

La première zone de stationnement intelligent sera en service en septembre 2012, le dispositif sera élargi à toute la ville à l'horizon 2014.

D'autres mesures ont été mises en place dans le but notamment de réaliser des économies dans les parkings couverts :

- L'éclairage par laide
- L'installation de caméras de lutte contre la fraude

Le chiffre d'affaires de la SEMIACS a augmenté de 20 % depuis 4 ans (depuis qu'il est directeur).

A propos du stationnement en double file :

Le stationnement en double file est pénalisant pour la circulation. Nous avons identifié 15 points de blocage de la circulation par le stationnement en double file (on peut monter jusqu'à 25) qui posent problème). L'étude a été réalisée par le service de la voirie et Nice Côte d'Azur. Les caméras de vidéo verbalisation constituent l'unique mesure de lutte contre le stationnement en double file. Les caméras se situent au « point de blocage » de la circulation. Sans stationnement en double file c'est en moyenne 35 véhicules qui passent lorsqu'un feu est vert. La preuve de l'efficacité des caméras est la diminution du nombre de verbalisation dans les zones vidéo surveillées. Derrière les caméras, ce sont des humains qui s'occupent de verbaliser, donc il y a un « discernement » et donc une tolérance. Dans les rue des écoles, « il est impossible de gérer les moments de sortie de classe donc il n'y a pas de verbalisation lors du dépose des enfants à l'école ».

Ce dispositif est mis en place uniquement dans les zones de blocage de la circulation, les zones où le stationnement en double file est présent mais ne présente pas de gêne manifeste pour la circulation, « il n'y a pas de raison de verbaliser ». En effet la vidéo verbalisation concerne 25 sites, quand le dispositif sera entièrement installé il concernera 5 à 6 km de voirie sur 500 km de voirie communale).

En parallèle il y a aussi la mise en place du macaron « médecin en visite ».

La vidéo surveillance a permis de réorienter les patrouilles, d'économiser du personnel. Avant les 15 sites de contrôle était répartis entre 30 personnes, aujourd'hui ces sites sont contrôlés par 4 ou 5 agents. La vidéo surveillance est fonctionnelle aux heures de pointe.

L'avis général de la population est positif (d'après des sondages d'opinion). Les cas de rejet du dispositif par la population sont très rares et concernent uniquement les commerçants, notamment l'association « Dante » qui déclare trouver cela « ridicule ».

A propos de la méthode du numéro de téléphone :

« Cela ne donne pas le droit de se garer en double file, ce n'est pas une particularité niçoise »

A propos des transports en commun en site propre :

A Nice, il y a plutôt l'idée de « partage » de la voirie, de l'espace public entre les utilisateurs avec des exceptions (les bus sont prioritaires sur les vélos et les voitures).

La mise ne place de la 2ème ligne de tramway permettra de supprimer des bus et ainsi « d'apaiser » la circulation. Cela permettra par là même de gagner de l'espace public qui ne sera pas forcément destiné à l'usage de la voiture, mais pas forcément contre non plus. L'enjeu est de

trouver un équilibre où les usagers seront plus ou moins dissuadés d'accéder au centre en voiture, rappelons que le nombre de morts a été divisé par trois depuis le mandat de M. Estrosi.

De plus, le réseau de bus a été redessiné ce qui a permis une diminution de 15 % du nombre de voitures dans la ville.

A propos du stationnement résidant :

Le stationnement résidant est autorisé pour un seul véhicule par foyer. Pour les autres véhicules le foyer doit se débrouiller par ses propres moyens. Dans ce contexte le fonctionnement actuel peu continuer. La suppression de la double file n'est pas envisagée dans les rues où elle ne gêne pas la circulation.

A propos de la voiture électrique :

Une autre mesure phare de la Mairie est en faveur des voitures électriques en partage ou « auto bleue ». Les voitures électriques ne paient pas le stationnement à Nice. De plus, un constat a été fait, les lieux de prédilection de rechargement de ces voitures sont le bureau et le domicile. De ce fait, au vu de la faible autonomie de ces véhicules et pour « créer du ressenti en faveur de l'automobile électrique » 50 places de stationnement réservées avec possibilité de rechargement ont été créées. Le but étant d'installer des bornes de rechargement à travers la ville de façon à ne plus avoir à spécialiser les places de stationnement pour ce type de véhicules. La voiture électrique n'a pas encore investie la ville de Nice car c'est un dispositif cher et non compétitif par rapport aux nouvelles motorisations thermiques et hybrides.

En conclusion de l'entretien :

« Nous sommes à la veille d'une révolution de la gouvernance des villes grâce au concept de « ville intelligente. » « Toutes les villes vont y passer, ceci permettra d'améliorer la gestion des problèmes liés à la ville. »

Annexe 5

Tableau récapitulatif

Numéro de la question	Intitulé de la question	Traduction	Modalités encodées (texte)	Modalités encodées (chiffre)
Question 1	Stationnez-vous régulièrement à Nice ?	Il s'agit d'une entrée en matière, qui permet d'enchaîner sur notre problématique	Oui	1
			Non	2
Question 2	Vous arrive t il de vous garer en double file ?	Idem question 1	Oui	1
			Non	2
Question 3	Quand avez-vous commencé à vous garer en double file ?	Nous cherchons ici à dater, plus ou moins approximativement l'apparition du stationnement en double file	Depuis habite, travail, étude à Nice	1
			Depuis toujours (permis, voiture)	2
			Depuis moins de 4 ans	3
			Ne sait pas	4
Question 4	Y a il eu un événement particulier qui vous a poussé à commencer à vous garer en double file ?	Élément déclencheur de la pratique du stationnement en double file	Manque de place	1
			Prix excessif des parking	2
			Pratique observée est reproduite	3
			Rien en particulier	4
Question 5	Lorsque vous ne trouvez pas de place dans la rue de votre lieu de destination vous garer en double file directement ou vous cherchez une place avant de vous garer en double file	Permet d'introduire la question suivante	Direct en double file	1
			Cherche avant	2
Question 5.1	Combien de temps environ êtes vous près à chercher une place avant de vous garer en double file ?	Le stationnement en double file est-il automatique ou l'utilisateur a recour à cette pratique en dernier lieu. C'est-à-dire peut-on considérer le stationnement en double file comme un mécanisme intégré dans la vie de tous les jours ou est-ce une pratique exceptionnelle ?	0 minute	1
			5 A 10 minutes	2
			10 à 20 minutes	3
			20 et plus	4
			Ne sait pas	5
Question 6	Quand vous vous garer en double file, vous garer-vous systématiquement dans la rue de votre lieu de destination ?	L'utilisateur du stationnement en double file est-il prêt à marcher pour rejoindre son lieu de destination et introduit la question suivante	Oui	1
			Non	2
Question 6.1	Jusqu'à quelle distance de votre lieu de destination êtes vous près à vous garer ?	Combien de temps, mètres, rues, l'individu est-il prêt à marcher pour rejoindre son lieu de destination	Quelques rues	1
			Rue à sens unique	2
Question 7	Quand vous êtes vous garer en double file pour la dernière fois ? Pour quel raison vous êtes vous géré ?	Identifier, localiser et obtenir le motif du dernier stationnement en double file	Libre, traitement particulier	
Question 8	Vous êtes vous garé en double file à un autre moment cette semaine là ?	Idem question 7. Nous nous rendrons compte que cette question ne "fonctionne" pas	Question supprimé à postiori	
Question 9	Dans la rue de votre stationnement en double file, comment choisissez-vous l'endroit précis où vous allez vous arrêter ?	L'utilisateur a-t-il une stratégie de stationnement en double file particulière ? Prend-il en compte les autres ?	Devant mon lieu de destination	1
			De manière à ne pas gêner les voitures déjà stationnées	2
			De manière à ne pas gêner les voitures en circulation	3
Question 10	Avez-vous une technique pour limiter la nuisance liée à votre stationnement en double file ?	Comment l'utilisateur prend en compte l'autre c'est-à-dire comment se manifeste la complémentarité de l'action individuelle de stationnement en double file	Numéro	1
			Stationner peut de temps	2
			Surveiller son véhicule	3
			Choisie un endroi préci dans la rue	4
			Aucune technique	5

Numéro de la question	Intitulé de la question	Traduction	Modalités encodés (texte)	Modalités encodés (chiffre)
Question 11	Laissez-vous votre numéro de téléphone visible sur votre véhicule quand vous stationnez en double file ?	Cette question permet d'introduire le questionnement sur la méthode du numéro de téléphone	Oui	1
			Non	2
Question 12	Quand avez-vous commencé à laisser votre numéro lorsque vous stationnez en double file ?	Nous cherchons ici à dater, plus ou moins approximativement l'apparition de la méthode du numéro de téléphone	Depuis le stationnement en double file	1
			Depuis le téléphone portable	2
			Depuis une durée précise	3
			Ne sait pas	4
Question 13	Quelles raisons vous ont poussé à utiliser ce principe ?	Elément déclencheur de la pratique de la méthode du numéro de téléphone	A déjà été bloqué	1
			Limiter la nuisance du au stationnement (ne pas gêner)	2
			Fourrière	3
			Ne sait pas	4
Question 14	Laissez-vous systématiquement votre numéro de téléphone ?	Nous cherchons à savoir si la mise en place de la méthode est systématique lors d'un stationnement en double file et introduit la question suivante	Oui	1
			Non	2
Question 14.1	Qu'est ce qui vous décide à laisser votre numéro ?	Quel est l'élément déclencheur de la mise en place de la méthode par l'individu	Voit pas sa voiture	1
			Stationner plus de 10 min	2
Question 15	Connaissez-vous des personnes qui laissent leur numéro lorsqu'ils sont garés en double file ?	L'utilisateur a-t-il déjà observé la méthode, y a-t-il mimétisme ?	Oui	1
			Non	2
Question 16	Avez-vous déjà conseillé à quelqu'un de laisser son numéro en cas de stationnement en double file ?	Comment se transmet la méthode ?	Oui	1
			Non	2
Question 17	Dans quels quartiers avez-vous observé que les gens laissent leur numéro en cas de stationnement en double file ?	Quels sont les lieux propices à cette méthode ?	Port	1
			Chez lui	2
			Ne sait pas	3
Question 18	Avez-vous déjà eu des contraventions pour stationnement en double file ?	Y a-t-il une tolérance envers le stationnement en double file ? Introduit la question suivante	Oui	1
			Non	2
Question 18.1	Comment décririez-vous la fréquence de vos contraventions liées au stationnement en double file ?	Idem question 18	1 ou plus par année	1
			1 ou plus par mois	2
			1 ou plus par semaine	3
			Ne sait pas	4
Question 18.2	Dans quels quartiers avez-vous eu le plus de contravention ?	Localisation des zones plus propices au contrôle de ce type de stationnement	Port	1
			Madelaine	2
			Gambetta	3
			Centre	4
			Ne sait pas	5
Question 19	Pensez-vous qu'il est plus avantageux de risquer une contravention pour stationnement en double file ou de stationner sur un	L'utilisateur fait-il un choix comparatif "coût-conséquence" lorsqu'il se gare en double file ?	Stationnement	1
			Contravention	2
			Ne sait pas	3

Numéro de la question	Intitulé de la question	Traduction	Modalités encodées (texte)	Modalités encodées (chiffre)
Question 20	Quelle est votre année de naissance ?	Obtenir l'âge des personnes	Année	
Question 21	Quel est votre lieu de résidence ?	Introduit la question suivante	Nice	1
			Autre	2
Question 21.1	Dans quel quartier ?	Nous permet d'obtenir le lieu de résidence de l'individu	Nice nord	1
			Nice centre	2
			Nice est (port, riquier)	3
			Nice ouest	4
			Autre	5
			Ne veut pas dire	6
Question 22	Quelle est votre profession ?	Permet d'obtenir des réponses plus fiables que si l'on demande directement la "catégorie socio professionnelle"	Cf 22.1	
Question 22.1	CSP correspondante	Traduit à partir de la réponse à la question 22	Agriculteurs exploitants	1
			Artisans, commerçants et chefs d'entreprise	2
			Cadres et professions intellectuelles supérieures	3
			Professions Intermédiaires	4
			Employés	5
			Ouvriers	6
			Retraités	7
			Autres personnes sans activité professionnelle	8
Question 23	Où travaillez-vous ?	Introduit la question suivante	Nice	1
			Autre	2
Question 23.1	Dans quel quartier ?	Nous permet d'obtenir le lieu de travail de l'individu	Centre	1
			Port	2
			Nice ouest	3
			Variable dans la ville	4
			Ne veut pas dire	5
Question 24	A quelle catégorie appartient votre voiture ?	Nous renseigne sur le type de véhicule détenu par l'utilisateur	Citadine	1
			Utilitaire	2
			Berline	3
			4x4	4
			Scouter	5
			Familliale	6
			Ne sait pas	7
Question 25	Quelle est l'année d'immatriculation de votre voiture ?	Nous donne l'âge de la voiture et nous permet donc d'évaluer son état	Année	
Question 26	Sexe	Cette question n'est pas posée à l'individu mais est évaluée en fonction de la voix de celui-ci	Homme	1
			Femme	2

Table des figures

Figure 1 : L'émergence d'un système auto-organisé.....	18
Figure 2 : Structure par âge de la population niçoise.....	23
Figure 3 : Le périmètre d'étude.....	26
Figure 4 : Engendrer le report modal.....	41
Figure 5 : Le modèle de gestion en fonction de l'organisation de l'espace.....	43
Figure 6 : Les trois piliers du développement durable.....	45
Figure 7 : Une alternative individuelle.....	46
Figure 8 : L'actionnariat de la SEMIACS.....	51
Figure 9 : Le stationnement en double file à Nice.....	73
Figure 10 : La répartition des usages de la voirie.....	81
Figure 11 : Typologie du stationnement en double file niçois.....	87

Table des matières

REMERCIEMENTS	2
INTRODUCTION	4
Partie 1 : Emergence et auto-organisation, la voix/e du géographe.....	7
1 L'Auto-organisation, concept polysémique et pluridisciplinaire	7
1.1 L'auto-organisation : du physique.....	7
1.2 ...aux sciences sociales.....	9
1.3 ...à la géographie.....	15
2 De l'auto-organisation à la question de gouvernance.....	17
2.1 Une réaction individuelle	18
2.2 Une interaction non concertée.....	19
2.3 Une structure émergente.....	20
3 Nice : sea, car and sun.....	21
3.1 Nice : une ville littorale, vallonnée... ..	21
3.2 ...touristique et métropolitaine, « tout-automobile »	22
3.3 Le stationnement à Nice, une spatialisation différenciée	24
Partie 2 : Le stationnement, vers une gestion par « dynamique spontanée » ? (Orfeuil, JP., 1994)	24
1 Stationner son véhicule au quotidien, une évolution institutionnelle du stationnement	27
1.1 L'automobile, un objet de notre quotidien	27
1.2 Stationner : un besoin essentiel ?	30
1.2.1 Maîtriser le stationnement.....	33
1.2.2 D'un point A à un point B, intégrer le système de transport dans l'espace urbain ..	36
2 Nice, un cas particulier, des « zones bleues » au stationnement intelligent.....	47
2.1 Evoulucioun de lou estaciounà nissart	47
2.2 Ancuei, Estat de la situacioun de lou estaciounà nissart	50
2.2.1 Une gestion partagée : la Semiacs, un outil municipal.....	50
2.2.2 Stationner en ville : l'offre de stationnement à Nice.....	52
2.3 Stationnement, performance des transports en commun et accessibilité urbaine : vers un Plan de Déplacement Urbain optimal pour la cité azuréeenne ?.....	55

Partie 3 : De l'auto-organisation du stationnement en double file niçois	62
1 L'adaptation de l'utilisateur à un contexte particulier	64
1.1 L'observation : explorer le champ des possibles.....	66
1.2 Questionner : récolter l'information.....	68
1.3 Interroger : s'entretenir avec l'institution.....	71
2 Centraliser l'information et analyser les résultats	72
2.1 Rappel des faits	72
2.2 L'encodage : traduire les résultats.....	75
2.2.1 La question 7, répartition spatio-temporelle et motif de stationnement déclaré par les individus 76	
2.3 Premiers pas vers une typologie.....	78
2.4 Une Analyse des Correspondances Multiples du profil des usagers du stationnement en double file avec numéro de téléphone ?	82
3 Une typologie du stationnement en double file à Nice	86
3.1 Le type « Consommateur »	88
3.2 Le type « Pendulaire ».....	90
3.3 Le type « Résident ».....	92
 CONCLUSION	 94
 BIBLIOGRAPHIE	 96
ANNEXES	104
TABLE DES FIGURES	122
TABLE DES MATIERES	123